

376.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 MAGGIO 1975

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .	22115	BOVA, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .	22132, 22136, 22137 22138, 22139, 22140
<b>Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa</b> . . . . .	22115	D'ALEMA . . . . .	22117
<b>Disegni di legge:</b>		DELFINO . . . . .	22124
<i>(Approvazione in Commissione)</i> . . . . .	22154	DI GIULIO . . . . .	22141
<i>(Assegnazione a Commissione in sede referente)</i> . . . . .	22155	FERRARI-AGGRADI . . . . .	22140
<i>(Presentazione)</i> . . . . .	22142	MARINELLI . . . . .	22140
<i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i> . . . . .	22154	MOLÈ, <i>Relatore</i> . . . . .	22128, 22136, 22137, 22139
<i>(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)</i> . . . . .	22143	PISANU . . . . .	22141
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>		RAUCCI . . . . .	22137, 22138
Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali (3567) . . . . .	22116	SALVATORI . . . . .	22140
PRESIDENTE . . . . .	22116	<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
ALTISSIMO . . . . .	22135, 22136	Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con <i>memorandum</i> , effettuato a Roma il 2 aprile 1974 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (3722) . . . . .	22143
		PRESIDENTE . . . . .	22143
		GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	22143, 22145, 22146

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

	PAG.		PAG.
RAICICH . . . . .	22144, 22146	<b>Proposte di legge:</b>	
SALVI, <i>Relatore</i> . . . . .	22143, 22145	(Annunzio) . . . . .	22115
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		(Approvazione in Commissioni) . . . . .	22154
Ratifica ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 (3622) . . . . .	22146	(Assegnazione a Commissioni in sede referente) . . . . .	22155
PRESIDENTE . . . . .	22146	(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .	22154
GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	22147	(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .	22116
SALVI, <i>Relatore</i> . . . . .	22147	<b>Proposta di legge di iniziativa regionale</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	22115
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		<b>Interrogazioni, interpellanza e mozione</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	22156
Ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo all'applicazione della convenzione europea del 21 aprile 1961, sull'arbitrato commerciale internazionale, firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 (3400) . . . . .	22148	<b>Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radio-televisivi</b> ( <i>Costituzione</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	22148	PRESIDENTE . . . . .	22127
GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	22148	DELFINO . . . . .	22127
SALVI, <i>Relatore</i> . . . . .	22148	<b>Dimissioni di un deputato:</b>	
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		PRESIDENTE . . . . .	22115
Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972 (3218) . . . . .	22149	<b>Ministro del turismo e dello spettacolo</b> ( <i>Comunicazione</i> ) . . . . .	22115
PRESIDENTE . . . . .	22149	<b>Per la discussione di una mozione:</b>	
AZZARO, <i>Relatore</i> . . . . .	22149	PRESIDENTE . . . . .	22150, 22151
GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	22149	FORTUNA . . . . .	22150, 22151
		GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	22150
		PICCOLI . . . . .	22150
		<b>Votazioni segrete</b> . . . . .	22151, 22152
		<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> . . . . .	22156

**La seduta comincia alle 16,30.**

D'ANIELLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(*E approvato*).

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma del secondo comma dell'articolo 46 del regolamento, i deputati Foschi e Mitterdorfer sono in missione per incarico del loro ufficio.

### **Annunzio di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dal deputato:

ANTONIOZZI: « Norme sul consorzio e sull'ammasso obbligatorio dell'essenza di bergamotto » (3757).

Sarà stampata e distribuita.

### **Annunzio di una proposta di legge d'iniziativa regionale.**

PRESIDENTE. Informo che il consiglio regionale della Campania ha trasmesso alla Presidenza, a norma dell'articolo 121 della Costituzione, la seguente proposta di legge:

« Attuazione dell'articolo 130 e dell'articolo 125, primo comma, della Costituzione (Riforma dei controlli) » (3756).

Sarà stampata e distribuita.

### **Comunicazione del ministro del turismo e dello spettacolo.**

PRESIDENTE. Il ministro del turismo e dello spettacolo ha comunicato, a norma dell'articolo 33 della legge 20 marzo 1975, n. 70, di aver provveduto con proprio decreto a no-

minare il presidente dell'Ente nazionale italiano per il turismo.

Tale comunicazione è depositata presso gli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

### **Dimissioni di un deputato.**

PRESIDENTE. Informo che il nostro collega onorevole Alessandro Ferretti ha inviato, con la data del 12 maggio 1975, la seguente lettera al Presidente della Camera:

« Mentre ringrazio lei, signor Presidente, e i colleghi della Camera per la decisione adottata il 6 maggio con la quale si sono respinte le mie dimissioni da deputato, sono spiacente di dovere ripresentare, per gli stessi motivi, la stessa richiesta da me avanzata il 30 aprile.

« Rinnovo a lei, onorevole Presidente, e ai colleghi i miei sentimenti di gratitudine per avere seguito, anche nei miei riguardi, con la decisione del 6 maggio, una prassi che è indice di democrazia e di alto rispetto del mandato parlamentare.

« Con ossequio

« *Firmato*: Alessandro Ferretti ».

Sono pertanto costretto, con rammarico, a porre nuovamente in votazione l'accettazione delle dimissioni dell'onorevole Ferretti.

(*E approvata*).

La Presidenza comunicherà subito all'onorevole Ferretti questo voto della Camera.

### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Ricordo di avere proposto nella seduta di ieri, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti progetti di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

#### *II Commissione (Interni):*

« Adeguamento dell'indennità giornaliera per i servizi collettivi di ordine pubblico

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

fuori sede » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3751) (*con parere della V e della VII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

« Corresponsione di un premio di arruolamento ai carabinieri, alle guardie di finanza, alle guardie di pubblica sicurezza, agli agenti di custodia e alle guardie forestali » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3752) (*con parere della IV, della V, della VI e della VII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Senatore BUCCINI: « Inquadramento giuridico degli insegnanti elementari di ruolo distaccati presso le scuole di polizia » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3754) (*con parere della I, della V e della VIII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

#### VII Commissione (Difesa):

« Nuove norme per il servizio di leva » (*approvato dalla IV Commissione del Senato*) (3745) (*con parere della I, della II, della V, della VI e della VIII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, sono quindi trasferite in sede legislativa anche le seguenti proposte di legge, vertenti su materia identica a quella contenuta nel predetto disegno di legge n. 3745:

MAGGIONI ed altri: « Estensione ai giovani coniugati con prole ed arruolati nel servizio di leva, dei benefici di cui all'articolo 91, capo IX, sezione I, del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1964, n. 237 » (154);

BOLDRINI ed altri: « Riduzione della ferma di leva per l'esercito, per l'aeronautica e per la marina » (663);

BODRITO ed altri: « Nuove norme sul servizio di leva » (1335);

TREMAGLIA ed altri: « Modifica degli articoli 44 e 78 del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1964, n. 237, per consentire la chiamata alle armi al diciottesimo anno di età » (1827);

SERVADEI e FAGONE: « Riduzione a 12 mesi della ferma di leva per tutti i militari » (1973);

BIRINDELLI: « Norme sul servizio di leva » (1992);

STRAZZI ed altri: « Dispensa dalla ferma di leva per i giovani coniugati » (*urgenza*) (2723).

#### Trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di avere annunciato nella seduta di ieri, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che la I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa della seguente proposta di legge, ad essa attualmente assegnata in sede referente:

SCOTTI: « Interpretazione autentica dell'articolo 5, comma primo, della legge 6 giugno 1973, n. 313, recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1480, concernente il personale operaio addetto agli stabilimenti ed arsenali dipendenti dal Ministero della difesa » (3114).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

#### Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali (3567).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e av-

viamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali.

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

D'ALEMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo comunista ha voluto che questo dibattito si svolgesse in Assemblea, e quindi si è opposto alla devoluzione alla competenza della Commissione in sede legislativa dell'esame del disegno di legge, non solo a causa della situazione creatasi all'interno delle partecipazioni statali — sottolineata per la prima volta anche dalle reazioni di qualificati tecnici e funzionari di quel settore, ad esempio dell'ENI e dell'IRI — e della conseguente necessità di ovviare col più ampio e responsabile dibattito su ogni provvedimento che concerne il settore dell'industria di Stato alla riscontrata carenza di un controllo esercitato con qualche efficacia dal Parlamento sulle imprese pubbliche. In particolare, il gruppo comunista ha chiesto il dibattito in Assemblea perché ritiene che in questo dell'aeronautica, come in altri settori, non si possa assolutamente procedere senza una strategia, non si possa vivere alla giornata, non si debbano accendere irresponsabilmente speranze (come mi è parso voglia fare l'onorevole Ferrari-Aggradi) e tanto meno fomentare sprechi, nuovi errori e nuove avventure economiche.

Riconosciamo le difficoltà dell'inserimento del nostro paese in campo aeronautico, soprattutto in quello dell'aviazione civile; e ben sappiamo che, se questo si vuole, si va incontro ad alti oneri e ad altissimi rischi. Ma appunto per questo, tenendo conto delle attuali condizioni della nostra economia e dell'assoluta necessità di un selezionato e rigoroso uso delle nostre risorse, specie quando si intenda procedere ad investimenti nel Mezzogiorno, abbiamo il dovere di sapere con chiarezza quali siano gli obiettivi che si vogliono conseguire, gli spazi che si pensa di poter occupare (data la difficoltà di modificare l'attuale divisione internazionale del lavoro), l'ambito internazionale delle necessarie collaborazioni, che non debbono contrastare con la riconosciuta esigenza di una maggiore autonomia europea — in particolare in settori strategici, importanti dal punto di vista del *fall-out*, cioè della proiezione di effetti di incremento tecnologico sull'apparato economico — e di una maggiore indipendenza politica dei paesi della CEE.

Concordiamo con il giudizio espresso recentemente dal professor Vaccà su *Economia*

e politica industriale. « La classe politica al Governo — egli afferma — non è normalmente in grado di elaborare disegni generali di sviluppo economico ed industriale e di esprimere direttive strategiche per l'attività delle imprese a partecipazione statale, perché essa stessa si è frantumata e sempre più difficilmente è in grado di esprimersi in modo unitario. Non solo, ma anche quando alcune direttive sono impartite e formulate, le stesse non sono facilmente controllabili; non sono controllabili scelte nella cui definizione i governanti sono sempre meno in grado di salvaguardare un proprio ruolo autonomo e quindi anche il riferimento alle finalità delle imprese a partecipazione statale ». Ecco perché non potevamo far passare alla chetichella un così elevato onere per lo Stato in relazione ad un'iniziativa nel settore dell'aviazione civile di cui non ci è data la possibilità di vedere prospettive, né quindi, con una qualche certezza, la convenienza economica generale e aziendale.

Il professor Saraceno ha affermato, recentemente, che « giudizi di convenienza si possono formulare solo in base a valutazioni di futuri andamenti o accadimenti » e che « il futuro non è conoscibile »: in altri termini, il Parlamento potrebbe verificare la bontà delle sue decisioni in ordine ai finanziamenti da affidare alle partecipazioni statali soltanto *ex post*, cioè giudicando dai risultati.

È certo, onorevoli colleghi, che investire vuol dire rischiare, e non solo per il privato, ma anche per lo Stato. Vi è tuttavia una differenza: la maggiore responsabilità, intanto, del settore pubblico per il fatto che usa il denaro dei contribuenti, per non considerare poi che esso dispone certamente di più strumenti di analisi, di valutazione e di previsione. Neppure il professor Saraceno può ignorare, però, che dalle analisi e dalle previsioni si prescinde più volentieri che dagli interessi localistici, di clientela, oppure dagli interessi di coloro che del sistema delle partecipazioni statali si sono impadroniti.

Si sono compiuti troppi errori, si è gettato troppo denaro, ci si è gettati in troppe intraprese che non hanno dato i risultati che era legittimo attendersi; e troppe iniziative si sono prese con assoluta arbitrarietà. È capitato poi troppo spesso che si siano invocate cause esogene anziché interne — come le scelte del settore pubblico, le sue debolezze di *management*, la disorganizzazione aziendale, il mancato sviluppo tecnologico, la mancata ricerca — per spiegare le difficoltà, i rovesci e

talvolta anche i fallimenti delle partecipazioni statali.

È stato scritto, onorevoli colleghi, dopo un convegno tenuto a Lucca sul tema « Industria pubblica e industria privata », che « il richiamarsi a motivazioni storico-tecniche e il coltivare analisi di modelli tecnici cui le partecipazioni statali si presume debbano attenersi sono stadi espositivi che non raccontano tutta la storia delle partecipazioni statali ». Ed io desidero qui, se me lo permettete, dare conto di un piccolo episodio di questa storia, attinente al tema che abbiamo in discussione. Desidero, dico, soffermarmi sull'accordo Boeing-Aeritalia del maggio 1971 per lo studio, la progettazione e la produzione di un velivolo *short take-off and landing* (bisognoso cioè di poco spazio per levarsi in volo e per atterrare) entro il 1975, con partecipazione italiana al 50 per cento della realizzazione della « cellula » e installazione nel nostro paese di una linea di montaggio per la fase di produzione in serie degli apparecchi, che doveva aprirsi proprio in quest'anno 1975. La absurdità di quell'accordo, che i miei colleghi della maggioranza hanno volutamente ignorato, e il suo esito negativo, costituiscono una specifica ragione del rinvio in Assemblea del disegno di legge che stiamo discutendo. Il nostro gruppo aveva denunciato a tempo debito tale absurdità e aveva esattamente previsto il fallimento dell'iniziativa.

Non si comprende che cosa possa dunque avere indotto l'Aeritalia — società nella quale sono confluite alla pari, com'è noto, l'AERFER posseduta dall'IRI e la FIAT, e che rappresenta con tale simbiosi la più importante azienda aeronautica italiana, alla quale si farebbe pertanto torto immaginandola priva di competenza — a stipulare un siffatto contratto per un apparecchio che, onorevoli colleghi, un complesso di motivi condannava, in quel momento e presumibilmente per molti anni a venire, a non trovare mercato neppure negli Stati Uniti (questo giudizio — ripeto — fu espresso dai deputati comunisti a chiare note: e noi non ci consideriamo più esperti dei tecnici dell'Aeritalia); un contratto, in secondo luogo, i cui termini lo rendevano così sbilanciato a danno dell'Italia che lo stesso CIPE ne chiese la rinegoziazione, anche sotto il profilo del mancato inserimento della restante industria nazionale del settore nell'attività che ne sarebbe discesa. In terzo luogo, era evidente che l'industria aeronautica italiana, con la sua capacità produttiva e di progettazione, mai sarebbe stata in grado, in tempi così brevi, di venire a capo del cimen-

to (entrata in produzione del nuovo stabilimento fin dal 1975). Eppure il CIPE, avvalendosi di un comitato di cosiddetti esperti, non ha mancato di avallare quei piani e l'accordo Boeing-Aeritalia, per quanto la cosa sembri quasi inverosimile (non a caso, per altro, nel febbraio 1974 il CIPE ha dato parere di conformità per l'area di Foggia come sede del nuovo stabilimento aeronautico, cioè ben tre anni dopo l'indicazione da parte del CIPE stesso di un'ubicazione nel Mezzogiorno, secondo l'orientamento delineato fin dal 1969 dalla commissione Caron).

Ecco, dunque, un esempio di come si fa la politica industriale da parte dei nostri governanti del partito di maggioranza e dei suoi uomini nelle partecipazioni statali! Ecco la serietà con cui si suscitano speranze di lavoro nel Mezzogiorno, ecco come si sperpera il pubblico denaro, come si espone il settore pubblico alla (certo interessata) critica anti-statalista del grande padronato privato, che nell'odierna situazione ha più che mai bisogno di subordinare ai propri fini la maggior parte delle risorse della collettività.

Sono dunque ragioni ben di sostanza ad aver vietato che sorgesse ancora il nuovo stabilimento di Foggia. E che le cose stiano in questa maniera lo sanno tutti, almeno quelli che si occupano di questi problemi. Quando pertanto l'onorevole Vincenzo Russo fa recitare dai suoi clienti locali la filastrocca secondo cui l'intoppo sarebbe nel congelamento fino a ieri del mercato degli apparecchi civili di linea — se non addirittura in un deliberato ostruzionismo dei comunisti, che ritarderebbero l'approvazione della legge, e con ciò le prospettive di lavoro di quanti l'attendono, per il gusto di fare opposizione — egli dice delle bugie ed è in mala fede (se è vero che ci ha personalmente ringraziato per la rapidità dell'iter di questa legge, che non ha precedenti!). In tutti questi anni, in nome del Mezzogiorno, della salvaguardia dei livelli di occupazione, o addirittura per il loro accrescimento, quanti delitti e quali sperperi e speculazioni non si sono compiuti, a quale arrembaggio ai pubblici denari e a quanta demagogia non abbiamo assistito, onorevole Vincenzo Russo! Perché il nostro collega non va a dire ai suoi elettori che l'accordo Boeing-Aeritalia è costato 30 miliardi di lire all'erario senza alcun risultato, e che l'azienda ha accumulato nei primi tre anni 25 miliardi di passivo ufficiale, cui si deve aggiungere quello per l'anno 1974, che è dello stesso ordine di grandezza? A giustificazione di questi passivi ecco che si ricorre alle cause esterne,

alle « turbative del lavoro », alla decrescente disponibilità finanziaria nel bilancio della difesa: quando invece nulla viene detto circa il disordine amministrativo e commerciale, le insufficienze di *management* che hanno portato al rapido succedersi di ben 4 direttori generali e finalmente ad una nuova struttura amministrativa che attende ancora di essere completata.

L'errore compiuto dall'Aeritalia nella scelta del progetto *STOL* non può essere in alcun modo giustificato, e così dicasi dell'irresponsabile comportamento del CIPE e dei suoi tecnici. Invece di cercare per i risultati negativi della gestione giustificazioni estranee alle responsabilità dei massimi dirigenti delle partecipazioni statali e delle forze politiche che dovrebbero controllarne l'operato, si dovrebbe finalmente parlare di ordinazioni perdute per i prezzi sbalorditivi proposti, di accettazione di contratti (quali quelli per le parti del *DC-9* e del *DC-10*) che comportano nette passività. Del resto, non ci si è limitati alla partecipazione ad un accordo internazionale per un progetto sbagliato. Si sono omesse anche le più elementari cautele giuridiche. L'aver accettato nell'accordo con la Boeing la clausola dell'uso indipendente da parte di ciascun contraente del materiale da esso elaborato ha significato lasciare all'impresa americana agio di vendere al dipartimento dei trasporti statunitense i risultati di alcune di queste ricerche, così come di sfruttarli per costruire essa stessa — come sta facendo, un velivolo *STOL* militare, che applica le medesime soluzioni studiate per il programma *STOL* insieme con la società italiana. Questa, per converso, non ha da sola la possibilità di utilizzare i risultati della collaborazione con la Boeing; cosicché mentre a tale collaborazione partecipò, allora, finanziando il programma all'80 per cento, oggi non ne trarrà neanche una lira!

Ma perché dunque l'Aeritalia si è gettata nell'avventura dello *STOL*? Si è detto da alcuni tecnici che la compartecipazione ad un progetto avanzato poteva conferire credenziali prestigiose per ottenere forti finanziamenti pubblici a titolo di ricerca, ragion per cui — spiegano — occorreva passare sopra, mentendo al Parlamento, ad ogni considerazione che mettesse in rilievo l'irrealizzabilità del progetto. E questo sembra davvero troppo; ma, in realtà, è l'unica giustificazione plausibile.

Il progetto, come ricordava in quest'aula, il 28 ottobre 1974, l'onorevole Pandolfi, parlando sul problema dell'assegnazione di fon-

di per la ricerca all'IMI, comportava la spesa di 210 miliardi per una ricerca che — sono parole del collega — quasi per intero sarebbe avvenuta negli stabilimenti della Boeing e per la quale sarebbe occorsa una legge di spesa (né sarebbe stata sufficiente l'utilizzazione dei fondi IMI). Si badi, inoltre, che mentre la validità commerciale del progetto *STOL* era insostenibile in sede tecnica, negli ambienti del CIPE si vaneggiava dell'esistenza di un grande mercato e si pensava quindi di produrre mille-1.500 velivoli! Il succitato onorevole Pandolfi, invece, parlò testualmente di « difficile elaborazione del progetto, soprattutto per quanto riguarda l'esito commerciale della produzione che dovrebbe essere poi attivata ».

Ma, allora, avevamo ed abbiamo ragione noi nel sostenere che, non soltanto dietro il disegno di legge per l'IMI, ma anche dietro altre spese, e dietro lo stesso progetto *STOL* — ho già detto che la Boeing sta costruendo uno *STOL* militare — vi è la chiara volontà del Governo di accollare al paese oneri derivanti dalla riduzione dei programmi scientifici ed aerospaziali americani... In altre parole, invece di modificare a nostro vantaggio l'attuale divisione del lavoro internazionale, questa stiamo lasciando peggiorare fino a ridurci — come rispose l'onorevole Giovanni Berlinguer all'onorevole Pandolfi — in una situazione di dipendenza totale, nel settore, dal punto di vista tecnologico e culturale.

Le energie dei nostri ricercatori e lavoratori sono state così avviliti e frustrate. Noi siamo infatti accorsi a dare un concorso finanziario alla Boeing nel momento in cui la compagnia americana si trovava in difficoltà per l'annullamento da parte del Congresso di finanziamenti già disposti (si badi che la compagnia, dal 1968 al 1971, è passata da 160 mila a 40 mila dipendenti). In definitiva, abbiamo inviato un certo numero di tecnici presso gli stabilimenti della Boeing per l'acquisizione di conoscenze tecnologiche. Molti sono tornati, ma ora che fanno? Ci si dice, onorevoli colleghi, che sono costretti a viaggiare a vuoto tra Torino e Napoli, o a fare traduzioni dall'inglese! È un po' quello che capita a molti altri ricercatori in vari centri (cominciando ad esempio dal CNEN) anch'essi ridotti ad attività di ripiego di questo genere, se non addirittura lasciati nell'ozio a giocare a scacchi!

Indubbiamente, i nostri tecnici hanno acquisito a Seattle delle cognizioni; ma come saranno utilizzate? Serviranno — ci si risponde — ad assicurare la nostra partecipazione,

per la quota stabilita, al progetto 7X7, in relazione al quale è stato presentato il disegno di legge in esame. Ma allora va chiarita, ad esempio, la sorte che attende gli uffici della direzione generale a Napoli, dove esiste una situazione di sottoimpiego tale che non si sa quali lavori fare eseguire ai tecnici. Questo sarebbe il « nuovo centro di ricerche aeronautiche » delineato, nel 1969, della commissione Caron!

Del resto, tale commissione giunse alla conclusione che le collaborazioni internazionali dovessero attuarsi compatibilmente con le effettive possibilità nazionali, ma con particolare preferenza, a livello europeo; e che non avrebbero dovuto essere concessi ulteriori sussidi a fondo perduto alla produzione, l'impegno pubblico dovendo rispondere a criteri di produttività ed a prospettive di concreti risultati in termini di valore aggiunto, progresso tecnologico, formazione professionale, occupazione e promozione commerciale.

Come si vede, con il programma *STOL* è avvenuto tutto il contrario, anche per responsabilità del CIPE e dei suoi tecnici; e lo stesso potrebbe avvenire, per motivi diversi, con il nuovo programma per cui dobbiamo decidere lo stanziamento di spesa.

In definitiva, oltre al programma *STOL* che ha fatto la fine che sappiamo, oltre ai contratti per le parti del *DC-9* e del *DC-10* di cui ho parlato, l'Aeritalia sta producendo velivoli militari quali il *G-222* che provoca passività, l'*F-104-S* che è vecchio, il *G-91* e l'*MB-326* che sono obsoleti, come ci hanno riferito i dirigenti delle partecipazioni statali; mentre questi medesimi lamentano di essere costretti a vendere all'aeronautica militare a prezzi non remunerativi, in considerazione della diminuzione delle assegnazioni di bilancio ad essa destinate. Contro una richiesta di 2.800 miliardi di lire in 10 anni, è noto che il Governo si sta preparando a concedere nel decennio, con la legge per il parziale ammodernamento della flotta aerea, solo 1.300 miliardi.

Il programma portante per l'industria italiana resta, dunque, quello europeo dell'*MRCA*, concordato tra Germania, Inghilterra e Italia; apparecchio avanzato, sofisticato — ci viene detto — ma che avrà un costo di 8 miliardi, e verrebbe ad assorbire quasi tutta la nuova spesa per l'aeronautica militare, che ne acquisterebbe circa 100. Appare poi incerto l'acquisto, o il ritmo dell'acquisto, da parte dell'Inghilterra, che ne ha ordinati 150, mentre sulla Repubblica federale tedesca si

sta esercitando una fortissima pressione da parte americana perché rinunci.

A parte le questioni connesse con la struttura mista privata e pubblica del nostro massimo complesso aeronautico, su cui vi sarebbe molto da dire, va poi considerato che, essendo finalmente finita la guerra del Vietnam, gli Stati Uniti si scatenano sul mercato mondiale, ad esempio con gli elicotteri. La situazione dell'Aeritalia ha dunque superato il livello di guardia, appare preoccupante e grave, non meno del resto di quella dell'industria europea in genere, che occupa 400 mila addetti contro i 25 mila circa della nostra industria.

Questa è la situazione dell'Aeritalia, a 6 anni dal programma di sviluppo del settore aeronautico elaborato dal CIPE. Allora perché, onorevoli colleghi della maggioranza, tacete su questa situazione? A questo punto, in questa situazione, si colloca la questione dell'aeromobile 7X7 della Boeing, con cui l'Aeritalia ha stipulato un accordo. E il Parlamento si trova in pratica di fronte ad un fatto compiuto, dovendo decidere soltanto di dare o di non dare il necessario finanziamento.

Dobbiamo osservare, in merito a tale accordo, che, contrariamente a quanto ci dicono i dirigenti della Finmeccanica e dell'Aeritalia — sottolineo questo punto, perché non possiamo ascoltare certi signori i quali ci nascondono la verità, magari d'accordo con gli esponenti della FIAT, i quali a loro volta ci nascondono la verità — la data di produzione del 7X7 non è prevedibile, estrema essendo la prudenza nel lancio di nuovi velivoli che, anche per la cresciuta loro complessità, hanno visto i loro costi aumentare enormemente. Occorrerebbe che la tecnologia si sviluppasse almeno allo stesso ritmo del saggio d'inflazione, il che è impossibile.

La Boeing ha fatto registrare nel 1974 una impennata nella vendita della gamma dei suoi velivoli, e senza dubbio prolungherà — non si sa fino a quando — la vendita di questi velivoli. Ma il dirigente della FIAT, invitato a riferire alla Commissione bilancio, ha parlato con estrema prudenza del 1980 come anno d'inizio della produzione; e speriamo che abbia ragione! Dico questo perché, se non avesse ragione, rischieremo di avere creato lo stabilimento di Foggia e di non sapere che cosa metterci dentro.

In secondo luogo, è ora di mettersi in testa che la Boeing era in cerca di un socio e non ci ha fatto alcun favore: bisogna finirli con questa storia. John Steiner, il direttore

generale della Boeing, ha detto che un *partner* è necessario, perché i rischi sono grandi e il mercato è vasto. Noi ci siamo offerti, in quanto ormai collegati alla Boeing con l'accordo *STOL*, in virtù del quale avevamo bruciato 30 miliardi. Anzi, i costruttori americani si sono rammaricati quando, al posto di una partecipazione al 50 per cento, assurda per un'impresa della capacità dell'Aeritalia, siamo scesi alla più ragionevole quota del 20 per cento. Bisogna guardarsi dalla megalomania, così come bisogna guardarsi dalla caccia ai finanziamenti a tutti i costi. Altro che Boeing che non desidera un *partner* per il 7X7!

In terzo luogo, la nostra collaborazione non entrerà certamente nel campo dei motori e degli equipaggiamenti. Anche a questo proposito è inutile raccontarci barzellette sul grande sviluppo della nostra ricerca; essa sarà limitata alla sola cellula e a produzioni e a tecnologie a questa collegate, il che significa tra l'altro l'esclusione dal campo dell'elettronica e dell'avionica, cosicché l'Italia avrà ben poco stimolo a crearsi centri di ricerca spaziale: tale ricerca verrà svolta negli Stati Uniti e soltanto finanziata dal nostro paese.

Infine - ecco un'altra storiella da demistificare - la Boeing ha interesse al mercato italiano, anche se l'ingegner Nordio ha affermato che l'Alitalia si sente libera di scegliere questo o quell'altro velivolo. Ma l'ingegner Nordio dovrebbe sapere che si sta già parlando di sostituire i *DC-9* con i 7X7, e che la Boeing era riuscita a suo tempo - ciò è semplicemente scandaloso - ad ottenere sei ordinazioni o opzioni dall'Italia per il suo supersonico *B-2707*, che poi è stato abbandonato in quanto irrealizzabile.

Noi non possiamo, onorevoli colleghi, che nutrire fortissimi dubbi circa la nuova esperienza, quella del 7X7. Abbiamo il diritto e il dovere di dire quelle cose chiare che non sono state dette al Parlamento. In ogni caso, dovele rendervi conto della fondatezza delle nostre riserve. Ci si deve rendere conto che, sia nel campo militare (dove la FIAT ha già fatto esperienze europee) sia soprattutto nel settore dell'aviazione civile, è necessaria una collaborazione tecnico-produttiva a livello europeo, anche se non dobbiamo ignorare altre possibilità. Quello dell'industria spaziale non è stato un settore trainante, come si illudevano con tanta superficialità il Governo e la commissione Caron. Nessun paese europeo è in grado, solo, di affrontare le spese per la realizzazione di nuovi tipi di aeroplani, ma

il valore strategico dell'industria aeronautica obbliga ad una collaborazione nell'ambito europeo; altrimenti questa industria - sul piano europeo, non solo su quello italiano - rischia di essere liquidata dalla potenza statunitense, che sta per invadere ancora più massicciamente il mercato europeo, avvalendosi di tutti i mezzi.

Si badi bene - desidero sottolineare questo punto - che noi, mentre affermiamo ciò, siamo per altro consapevoli che i settori dell'agricoltura, della medicina, dei trasporti collettivi, delle costruzioni di infrastrutture sociali, dell'energia ed altri ancora, anche minori, avrebbero potuto mobilitare ingenti risorse intellettuali e produttive almeno quanto la corsa alla luna, e sviluppare altrettanto, se non di più, l'elettronica, la chimica, la biologia, la metallurgia, eccetera. Siamo inoltre consapevoli del fatto che il nostro paese deve affrontare una riconversione industriale, onorevoli colleghi, e dare vita ad una nuova strategia industriale, nel cui ambito si può collocare il settore aerospaziale. Tuttavia, grandi sono gli oneri che cadono sulle spalle dello Stato; enormi sono quelli per far fronte all'approvvigionamento di petrolio e del programma elettro-nucleare. In questa situazione, non possiamo nutrire progetti ambiziosi, né gettare denaro a vantaggio di altri, né rifiutare di guardare ad interessi, oltre che nazionali, europei, ai quali abbiamo voluto legare - bene o male, quanto a risultati, ora non voglio discutere - le sorti dell'economia nazionale. L'Italia potrà certo, per questa via, difficile da percorrersi, realizzare maggiori risultati nel campo della ricerca, maggiori possibilità produttive. Ciò è già in atto, ad esempio, con il progetto trinazionale *MRCA*, che auguriamo possa avere fortuna. Bisogna uscire dal circolo vizioso: l'industria europea non ha mercato perché non è economica, e non è economica perché non ha mercato.

Dobbiamo reagire alla politica statunitense in questo campo. Gli Stati Uniti con la loro politica di aggressione e di potenza - dalla Corea alla « guerra fredda », dal Vietnam alla gara spaziale - utilizzando la loro presenza in Europa e nel mondo con interventi diretti ed indiretti dello Stato a favore dell'aerindustria, introducendo dazi doganali su qualsiasi materiale aeronautico importato, controllando la tecnologia degli altri paesi e perfino la regolamentazione del traffico aereo internazionale, dominano il mercato capitalistico mondiale in fatto di produzione aeronautica.

Solo una politica che unisca la volontà e le risorse degli Stati europei può e deve modificare questo stato di cose in un settore strategico come quello aeronautico. Gli Stati europei debbono agire anche sulle compagnie di trasporto aereo, nel campo della ricerca e delle strutture industriali. L'industria aeronautica europea, infine, deve essere ristrutturata con la creazione di poche imprese o consorzi di imprese capaci di evitare una molteplicità di progetti che si elidono tra loro, di concentrare energie su soluzioni alle quali sia garantito uno sbocco sul mercato europeo, oltre che sui mercati dei paesi emergenti.

Noi vi domandiamo, onorevoli colleghi: il progetto 7X7 cui si vuole partecipare, rientra in questa strategia e rappresenta una tappa sulla via di una scelta di tipo europeo? A questa domanda voi non avete mai dato una risposta, perché non ne siete capaci. Fuori di questa strategia non vi è che la satellizzazione agli Stati Uniti, con tutte le conseguenze economiche, tecnologiche, produttive, ed anche con quelle riguardanti la nostra stessa indipendenza politica e militare. Domandiamo alla maggioranza qual è la posizione dell'Italia, ad esempio, di fronte alle proposte di collaborazione in campo aeronautico che ci sono state rivolte in questi ultimi tempi dagli anglo-francesi.

Per concludere, permettetemi di tornare al professor Saraceno, al quale abbiamo dimostrato che il futuro dello *STOL* era stato previsto ed era prevedibile; quindi il futuro non era in questo caso sconosciuto. Il professor Saraceno afferma che, se l'attività pubblica ha carattere imprenditoriale, la norma legislativa non può indicare i criteri cui ispirare i giudici che dettano le decisioni. Egli dice altresì che si possono introdurre condizionamenti, ma non si può sopprimere la discrezionalità. Poi aggiunge che l'ordinamento del sistema delle partecipazioni statali rende tuttavia possibile al Parlamento sia di fissare un limite alla non inevitabile discrezionalità delle decisioni che in tale sistema si adottano, sia di verificare se tale limite sia stato osservato. Ebbene, vogliamo porre un limite alla discrezionalità dell'impresa pubblica? Noi riteniamo che anche il Parlamento debba esprimere il proprio parere sulla convenzione; e riteniamo pertanto che quest'ultima debba essere sottoposta per un parere al Parlamento, così come devono essere portati alla sua conoscenza gli stati d'avanzamento delle attività compiute dalla concessionaria, in base ai quali poi le verranno erogati i finanziamenti.

È nostra opinione che nella convenzione (o nella legge, come altri propongono) si debba stabilire che il 15 per cento degli stanziamenti va utilizzato nel settore degli equipaggiamenti.

Infine, ammaestrati dall'esperienza infuata dei comitati tecnici, come quello che diede parere favorevole allo *STOL* (un suo membro era contemporaneamente consulente del CIPE e dell'Aeritalia!), chiediamo che due componenti del comitato tecnico-amministrativo previsto dalla legge siano proposti dal Consiglio nazionale delle ricerche. Il Parlamento deve garantire a se stesso che il pubblico denaro sia devoluto a conseguire precisi obiettivi e non a coprire passività o a scopi altrimenti impropri. Ricordo la battaglia condotta a proposito dell'*EGAM*, quando, anche in quel caso prevedendo il futuro, chiedevamo che i 300 miliardi ed oltre del fondo di dotazione fossero finalizzati e vincolati. Non ci si è dato ascolto: e abbiamo poi visto quanto è accaduto, non solo con la vicenda *EGAM-Fassio*, ma anche con le precedenti acquisizioni operate dall'ente. Lo stesso dicasi per l'*ENI* e per l'uso fatto delle azioni Montedison. Si è creata nel campo delle partecipazioni statali una situazione inaudita e intollerabile.

L'Aeritalia ha un forte passivo — forse più di 50 miliardi — e ci si continua a dire, nonostante le smentite, che il recente aumento di capitali non sarebbe stato sottoscritto, per la sua parte, dalla FIAT e che quindi per esso si sarebbe ricorsi ad un prestito presso la Mediobanca, cosicché vi sarebbero da pagare alti interessi a questo istituto: non vorremmo che tra poco, secondo la teoria del dottor Carli, esso divenisse azionista della Aeritalia.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUCIFREDI

D'ALEMA. Quel che è certo è che la situazione dell'Aeritalia ha indotto la FIAT, se non ad uscire subito, con i suoi capitali, da quell'azienda a partecipazione statale a non sottoscrivere aumenti di capitali, restando in attesa di recuperare quanto perduto (e ciò dimostra la sfiducia della FIAT, dopo la faccenda dello *STOL*, per il progetto 7X7).

Il Parlamento non può sentirsi garantito circa la destinazione dei 100 miliardi, che dovrebbero rimanere nel nostro paese, mentre 50 emigreranno negli Stati Uniti: troppo spesso le aziende pubbliche sono andate ben

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

oltre la discrezionalità (che per altro in questo caso non hanno), sconfinando nell'arbitrio.

Quanto al margine di discrezionalità che spetta all'impresa pubblica nelle sue decisioni, non si deve dimenticare che in ogni caso (visto che ci troviamo di fronte alla completa assenza di una politica di piano) le decisioni politiche devono essere adottate dal CIPE e dagli enti di gestione, che indicano alle aziende gli obiettivi, da perseguire poi autonomamente e secondo criteri di economicità.

Ebbene, abbiamo assistito a casi in cui direttive politiche non sono state date né dal CIPE, né dal Governo nella sua collegialità, e neppure dal ministro competente (quello delle partecipazioni statali). È il caso dello onorevole Andreotti, che, rompendo il regime di gabinetto e scavalcando il ministro delle partecipazioni statali (che aveva dato direttive diverse), ha autorizzato l'ENI a compiere atti illegittimi con il « pasticcio » combinato nel campo delle azioni della Montedison.

In altri casi, sono state date direttive (non certo dal Governo né, sembra, da singoli ministri in quanto tali, ma piuttosto da qualche capoconcorrente della democrazia cristiana) nel senso di violare meccanismi e circolari ministeriali per obiettivi non istituzionali e aberranti dal punto di vista economico (vedi il caso EGAM-Fassio).

È anche vero, però, quanto è stato scritto a proposito del fatto che « la tecnostuttura delle imprese a partecipazione statale, pur ricevendo la sua investitura dalla classe politica, riesce, attraverso modalità spesso indecifrabili, ad imporre le sue scelte economiche, che in questa guisa divengono anche scelte della classe politica » (non sono parole mie). Ed è anche quanto mai giusto ciò che ha detto un sociologo a proposito del fatto che « in questo disordine non vi è possibilità di riuscire a capire chi sceglie e chi è scelto, chi usa e chi è usato ».

Infine, talune forze politiche, il Governo, la tecnostuttura si mettono talvolta d'accordo per nascondere al Parlamento la realtà delle decisioni, per imbrogliarlo. Basta che sappia e sia d'accordo la democrazia cristiana. È questo il caso del progetto *STOL* di cui ho testé parlato.

Il fatto è che tecnica, economia e politica, pubblico e privato, si sono confusi in tutti questi anni nelle partecipazioni statali in modo inestricabile, così come il dirigente tecnico dell'azienda, il tecnico-politico dell'ente di gestione, il capocorrente, il singolo mini-

stro, il Governo, il rappresentante dell'azionario privato si sono scambiati e si scambiano le parti e le responsabilità, trasformandosi con disinvoltura « fregoliana »: pensate al dottor Cefis.

Vi sono anche coloro i quali si rifugiano nella teoria, si richiamano a motivazioni storico-tecniche, preferiscono la « filosofia » delle partecipazioni statali alla loro « prosa », e tentano nei convegni della democrazia cristiana o in altre sedi di nobilitare ciò che loro ripugna, prestando la propria intelligenza a coprire una situazione che dovrebbero concorrere a modificare: ebbene, costoro sono corresponsabili più degli altri di questo stato di cose (e alludo, per esempio, al professor Petrilli).

Cambiare una situazione siffatta è impresa assai ardua, e solo un mutamento di classe dirigente ed un nuovo, rinnovatore indirizzo politico, con un rinnovato senso della pubblica moralità, possono conseguire tale obiettivo. Intanto, però, non si può attendere. È urgente cominciare a ripristinare distinzioni di parti, rispetto di leggi, retto funzionamento di meccanismi che sono stati distorti; senza di che, accanto alle difficoltà, alla crisi di una parte dell'imprenditorialità privata, avremo il fenomeno sempre più evidente di un'impresa pubblica screditata ed inefficiente. Noi vogliamo il contrario: vogliamo che ne sia esaltata la funzione nell'ambito di una programmazione democratica. Rivendichiamo, dunque, che al più presto il Parlamento sia dotato di strumenti idonei per un effettivo controllo sul sistema delle partecipazioni statali. Proponiamo da tempo, in tal senso, la istituzione di una Commissione permanente, dotata con poteri accresciuti. Tra l'altro, il Parlamento deve sollevare il problema delle attuali strutture degli enti di gestione: il problema, ad esempio, dell'appartenenza all'EFIM del settore pubblico dell'industria produttrice di elicotteri. L'intero settore aeronautico pubblico deve essere trasferito all'Aeritalia, dato che, onorevoli colleghi, non si capisce perché l'EFIM debba produrre, assieme ai... piselli in scatola, gli elicotteri. Ogni feudatario delle partecipazioni statali o notevole della democrazia cristiana, per accrescere il suo potere e presenza territoriale e, magari, per ottenere più congrui fondi di dotazione, cerca di penetrare, senza alcun criterio economico, in ogni settore. Tuttavia la democrazia cristiana e i suoi teorici delle partecipazioni statali hanno l'improntitudine di sostenere non essere vero che in questo settore si sia giunti allo stravolgimento del-

l'ordinamento vigente, ad un ordinamento per feudi, dettato dai feudatari e dai loro protettori politici, che hanno instaurato meccanismi che non sono più quelli dello Stato di diritto. Ne ho già parlato: la realtà delle partecipazioni statali e dei meccanismi instaurati per il loro funzionamento sta di fronte a noi tutti ed è in discussione qui oggi, lo sarà giovedì mattina in Commissione bilancio e il 20 maggio in quest'aula, sulla base della nostra e di altre mozioni. La gravità e l'ampiezza del problema sono chiare, oggi, alla maggior parte dei cittadini: si tratta di restituire alle decisioni, alla direzione e ad un controllo democratici un enorme potere politico, economico e finanziario, di cui si è impossessato un partito, e che è stato suddiviso poi tra le sue componenti, in lotta l'una contro l'altra; un potere che non discende legittimamente, di necessità, dal fatto che quel partito abbia la maggioranza relativa in Parlamento e un peso preponderante nel Governo. Tale potere è stato conseguito da una volontà integralista e con il metodo della sopraffazione verso le altre forze politiche e parlamentari, limitando il potere del Parlamento. Questo potere della democrazia cristiana nel campo delle partecipazioni statali limita la democrazia nel nostro paese e fa pesare su di esso il pericolo di un regime. Si è spezzata l'unitarietà del sistema delle partecipazioni statali, che dovrebbe essere un decisivo strumento dello Stato per una programmazione democratica nazionale.

Noi vogliamo la rigenerazione del sistema delle partecipazioni statali. Al senatore Fanfani, che a proposito delle partecipazioni statali parla — proprio lui! — di necessari aggiornamenti, di giuoco clientelare che deve cessare, di comportamento che miri all'economicità, diciamo che queste affermazioni, da lui fatte, sono pura demagogia e sono destinate ad elettori che ben sanno, ormai, che « finita la festa, gabbato lo santo ». Al partito di maggioranza relativa incombe intanto, semplicemente ed immediatamente, il dovere, anziché speculare sul disordine pubblico, di far pulizia all'ENI, all'EGAM e altrove e di prepararsi ad una trasformazione del sistema pubblico dell'economia come aspetto fondamentale della riforma dello Stato fondata sull'espansione della democrazia e sul primato delle assemblee elettive. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

**DELFINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, non dichiarerò guerra agli Stati Uniti, perché non ne sarei in grado; cercherò di limitare l'intervento al tema specifico del disegno di legge che è al nostro esame. Indubbiamente, se si legge la relazione che accompagna il disegno di legge in esame, e la si raffronta con la relazione governativa, ci si trova davanti ad un volto oscuro, quello governativo, e ad una immagine chiara, esposti dal relatore (mi viene in mente il film *L'uomo dai due volti*, che ho visto ieri sera...).

In sostanza, bisogna valutare l'opportunità di far partecipare l'industria aeronautica italiana, l'Aeritalia, ad una convenzione con la Boeing americana per la costruzione di un velivolo civile da trasporto a medio raggio: di questo non si trova cenno nella relazione governativa. Si parla di studi, di progettazioni, di ricerche su un piano vago, senza entrare nei particolari. In questo caso, dato il carattere non solo specifico, ma anche esclusivo dell'argomento, sarebbe stato d'obbligo scendere in particolari.

Con gli elementi portati a conoscenza della Camera, il relatore ha oggi consentito un più appropriato esame, ciò che la Commissione bilancio aveva d'altronde ritenuto di propiziare, mercé una rapida, significativa indagine conoscitiva, favorendo un incontro con i responsabili del progetto ed anche con altri che potevano fornire notizie e valutazioni in merito. Dobbiamo riconoscere che il disegno di legge in esame tenta il rilancio dell'industria aeronautica italiana. A fronte di questo tentativo, riteniamo doveroso un generale, anche se non lungo discorso, che comprenda almeno qualche accenno agli errori del passato; è altresì il caso di assumere più seri impegni per quanto riguarda l'avvenire.

Circa l'industria aeronautica italiana, gli errori del passato riguardano non tanto il ritardo con cui è entrata in funzione l'Aeritalia, o il ritardo con cui essa ha agito; errori non sono stati quelli relativi ad iniziative come lo *STOL* ed il successivo progetto. Se bisogna obiettivamente risalire alle responsabilità e agli errori, dobbiamo affermare che oggi in Italia non esiste un'industria aeronautica perché trent'anni fa si è valutato opportuno « epurare » l'industria aeronautica.

L'industria aeronautica in Italia esisteva, al punto che il 25 aprile scorso nel corso della trasmissione televisiva *G 7* (sebbene diretta da un democristiano, essa è una trasmissione esplicitamente comunista, in termini patenti), sono stati mandati in onda tre programmi, due dei quali stranamente polemici

verso la ricorrenza del 25 aprile. Infatti, uno dei programmi si riferiva ai renitenti alla leva in Sicilia nel periodo 1944-1945, i quali preferivano subire il carcere o il confino pur di non combattere contro il tedesco invasore, nel 1944: trasmissione un po' strana. Il secondo dei programmi riferiva che nel biennio considerato funzionavano alcuni stabilimenti aeronautici nell'alta Italia (in particolare, la Caproni e la SIAI-Marchetti) i quali fabbricarono aeroplani per i tedeschi; e la classe operaia del nord non sabotava la produzione, ma lavorava. Secondo gli ordini ricevuti, era opportuno continuare a lavorare; sono stati così prodotti velivoli per i tedeschi. Gli apparecchi prodotti non saranno stati 3 mila, come figura tra i discutibili danni di guerra lamentati dalle confuse rivendicazioni della SIAI-Marchetti e dalla Caproni, o di coloro che, come acquistando pezzi di carta, ne hanno acquistato il pacchetto azionario. Sta di fatto però che nel 1944-1945 esisteva ancora in Italia un'industria aeronautica; sta di fatto che negli « anni trenta » le produzioni aeronautiche italiane erano d'avanguardia; sta di fatto che negli « anni quaranta » il primo velivolo a reazione del mondo, pilotato dalla medaglia d'oro De Bernardi, ha solcato il cielo italiano. Nel 1945, dunque, vi erano le premesse per uno sviluppo dell'industria aeronautica. Né la guerra aveva dimostrato che l'aeroplano avrebbe dovuto fare la stessa fine del dirigibile: essa aveva dimostrato, semmai, che il trasporto aereo avrebbe avuto un'incidenza notevole nel campo delle comunicazioni. La nostra industria aeronautica, invece, fu smantellata, con la conseguenza che l'Italia, negli anni successivi, si è vista tagliar fuori dalle conquiste che, in questo campo, stavano raggiungendo le altre nazioni europee. Quando, poi, abbiamo tentato di correre ai ripari, lo abbiamo fatto, a mio avviso, senza convinzione né volontà, tanto che i tentativi raffazzonati che sono stati fatti in tal senso dopo la creazione dell'Aeritalia non sono stati accompagnati dalla necessaria forza di sostegno e sono falliti. È anche per questo, perciò, che l'Aeritalia si è venuta a trovare in una pesante e difficile situazione finanziaria. A ciò si aggiungano le manovre elettorali condotte avanti, con una certa leggerezza, nel Mezzogiorno: ce n'è abbastanza per spiegare che ci siamo trovati alle soglie di un vero e proprio fallimento.

È in questo contesto che si inserisce il disegno di legge in esame, che rappresenta un tentativo di rilancio del settore aeronautico. Prima di entrare nel merito dei suoi

contenuti, dobbiamo tuttavia rispondere ad alcune domande. Il Parlamento italiano vuole tentare questa ultima carta? Ritene che l'industria aeronautica abbia ancora, nel mondo, un avvenire? Ci si vuole, conseguentemente, inserire in questa possibilità produttiva, cogliendo contestualmente l'occasione per tentare di ridare strutture, contenuti, tecnologie e capacità non solo all'industria aeronautica, ma anche a quella collaterale? Alla prima domanda, a mio avviso, deve essere data una risposta positiva; così come va data una risposta affermativa all'interrogativo concernente l'opportunità di cogliere l'occasione per rilanciare un'iniziativa d'avanguardia, ad alto contenuto tecnologico, anche se nella fase iniziale ciò non sarà probabilmente redditizio.

Ciò premesso, desidero entrare nel campo specifico della valutazione dell'iniziativa. La alternativa fra Stati Uniti ed Europa, sottolineata dall'onorevole D'Alema è, a mio avviso, un problema falso. Non si tratta, infatti, di operare una scelta tra Stati Uniti ed Europa; si tratta, semmai, di adottare un'iniziativa che abbia positive possibilità di realizzazione, e non di accodarsi ad iniziative che, purtroppo, in varie nazioni europee o in consorzi di nazioni europee hanno segnato il passo o, addirittura, sono fallite, con perdite finanziarie molto maggiori di quelle che ha dovuto subire l'Aeritalia con il progetto *STOL* o con quello successivo. Basti pensare a quanto è accaduto per il *Concorde* per comprendere come ci si possa trovare di fronte ad obiettive perplessità.

Vi è un'altra valutazione: non si tratta di creare un aeroplano europeo, ma si tratta di creare un aeroplano mondiale, perché se l'aereo non ha un mercato, non ha un reddito; e per avere un mercato, si deve andare verso dimensioni che si avvicinino alla vendita di un migliaio di esemplari. Se non si vendono 700 o 800 esemplari, non si ottiene la remuneratività dell'operazione. Purtroppo in Europa questi traguardi non sono stati raggiunti nemmeno dal velivolo a reazione più prestigioso, il *Caravelle*, il quale non è riuscito a superare le 250 unità vendute. Ne consegue che non vi è facilità di accesso al mercato mondiale attraverso un'industria europea.

Nel caso specifico di apparecchi a medio raggio, come quello che dovrebbe essere prodotto dall'Aeritalia insieme con la Boeing, il *BAC-111* non ha raggiunto quel livello di vendite che la sua presentazione faceva sperare: il *DC-9* della Douglas ha « surclassato » come capacità di vendite il velivolo inglese.

Oggi in sostanza la Boeing copre la metà del mercato mondiale e assistiamo al ritorno in voga di un tipo d'apparecchio di capacità meno mastodontiche del *Jumbo*. Come è velleitario il progetto del supersonico *Concorde*, allo stesso modo si è rivelata spropositata la imitazione europea del *Jumbo*, che è stata recentemente costruita con la sigla *Airbus* (o *Aérobis*).

Vi è quindi una tendenza al ritorno ad un veicolo di capacità meno mastodontiche e a medio raggio. Le ricerche di mercato prevedono per questo tipo di apparecchio un assorbimento pari addirittura ai due terzi della richiesta complessiva di nuovi velivoli in una prospettiva decennale. L'associarsi ad un progetto di questo tipo a noi sembra costituisca un fatto positivo: la Boeing dà la garanzia di dominare il mercato mondiale dell'aeromobile ed esiste una obiettiva crisi nelle altre due industrie americane, nella Lockheed e, parzialmente, nella Douglas. Quello previsto dovrebbe essere un aeroplano d'avanguardia; anche se si limitasse a coprire il 30 o il 40 per cento del mercato, i conti dovrebbero tornare.

Riteniamo quindi che l'operazione non sia negativa. Indubbiamente esiste un rischio, che, dalle valutazioni compiute, mette però il conto di correre. Dobbiamo inoltre pensare che questo Parlamento e questo Governo non hanno fatto correre rischi, ma hanno provocato perdite sicure e nette per iniziative molto più discutibili di quella dell'Aeritalia. Onorevole Molè, molte volte tali iniziative sono state prese per seguire un impulso del gruppo comunista!

Desidero fare un caso specifico di miliardi buttati al vento. Affermo in piena Camera — e aspetto di essere smentito — che Gioia Tauro come sovraccosto peserà molto di più dei 150 miliardi dell'Aeritalia. Infatti, quando si viene a sapere che il ministro Andreotti va a porre la prima pietra per il porto di Gioia Tauro, e poi i tecnici della FINSIDER presentano un nuovo piano in base al quale eliminano il porto...

BOVA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. La notizia è stata recisamente smentita.

DELFINO. Onorevole Bova, anch'ella è all'origine di quell'errore! A Catanzaro avete combattuto e vinto per il capoluogo, adesso la squadra di calcio torna in serie A: avete chiuso il problema calabrese e non se ne parla più! Resta il fatto — e lo dimostreremo

a conti fatti: questi sono veramente i delitti finanziari ed economici! — che l'impianto di Gioia Tauro costerà centinaia di miliardi in più soltanto perché deve essere localizzato lì, dove dovete creare un'infrastruttura che non esiste, un porto! Per farlo dovete sbancare una collina, mentre sarebbe stato così facile utilizzare Crotona, sempre in Calabria. Invece avete voluto compiere il fatto politico di insediare gli impianti in una certa località; prima avete parlato di acciaieria a ciclo integrale, poi di quella fredda, e tutto il resto: « a qualcuno piace freddo, a qualcuno piace caldo ». Io dico che l'impianto di Gioia Tauro è stato voluto da voi — e mi fa piacere che Bova rivendichi questa specie di impiego siderurgico — è stato voluto in sostanza dal gruppo comunista e dal gruppo socialista. Quelli del tipo di Gioia Tauro sono errori gravi — si viene a parlare poi di economicità di gestione e di errori di gestione! — errori di centinaia e centinaia di miliardi, compiuti solamente per una scelta politica, per una pignoleria di ordine politico, non già per un rischio che può essere corso, come si può correre per un'operazione di questo genere.

Il rischio indubbiamente c'è; ma è un rischio che, a conti fatti, vale la pena di correre. Mi sembra però molto strano, onorevoli colleghi, che questo rischio non voglia correre la FIAT: e questo è un altro discorso che deve essere affrontato con chiarezza nel Parlamento italiano. Onorevole Molè, mi perdoni, ella nella sua relazione — le debbo chiedere una conferma — afferma che questo nuovo aeroplano 7X7 ha il vantaggio di poter utilizzare motori di nuova generazione in corso di sviluppo. Il primo, Pratt & Whitney JT 10D risultante dalla collaborazione della Pratt & Whitney con la FIAT-motori avio...

MOLE, *Relatore*. Sono due in alternativa: e nel primo c'è anche l'Alfa Romeo.

DELFINO. Sì, anche l'Alfa Romeo. Ma, quanto alla FIAT, se è addirittura in una delle combinazioni produttive interessate, essa ha la possibilità di essere chiamata a fornire il motore dell'apparecchio presentato.

MOLE, *Relatore*. E ce lo ha detto il rappresentante della FIAT, poi.

DELFINO. Ora è veramente buffo che la FIAT, che partecipa all'Aeritalia al 50 per cento, nel momento in cui si rilancia un progetto nel quale esso figura addirittura — a

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

prescindere dalla partecipazione dell'Aeritalia — tra le ditte che possono contribuire a fornire il motore, ad un certo punto dichiararsi, faccia capire, faccia sapere, che diminuirà la sua partecipazione nell'Aeritalia, rifiutando di sottoscrivere il necessario aumento di capitale derivante dalle passività di bilancio dell'anno che si sta chiudendo. Ora, in questa situazione, è veramente strano questo atteggiamento della FIAT, la quale è per antonomasia la grande *holding* italiana che si occupa soprattutto di motori e di costruzioni meccaniche; è veramente enorme che la FIAT si preoccupi più, nel suo pacchetto azionario, di sviluppare o di mantenere attività di grandi magazzini o soprattutto edilizie, d'ingegneria civile, per costruire, con gli appalti dei progetti speciali dello Stato, le case, le scuole, gli ospedali, i porti, le infrastrutture, che in Italia si possono costruire sia attraverso le aziende private, sia attraverso le aziende pubbliche specializzate nel settore; è veramente strano che si consenta alla FIAT di diversificare la sua attività da quella automobilistica, lasciando che punti sul campo delle infrastrutture civili e permettendo invece che si ritiri da un campo specifico, dal campo dei motori che è il suo proprio. Questa è anche un'ulteriore dimostrazione dell'assenza di programmazione. Infatti, laddove ci fosse una programmazione, qualora il CIPE funzionasse — ed è il CIPE che poi dovrà elaborare i progetti speciali o tirare fuori i progetti speciali che piacciono alla FIAT e a cui la FIAT dice di voler concorrere — laddove ci fosse uno Stato serio si porrebbero delle precise condizioni alla FIAT; si direbbe a questa industria: « Fa pure anche le strade, le case, gli ospedali, ma non ritirati dall'Aeritalia nel momento in cui c'è un suo rilancio » Questa è un'altra situazione in cui veramente si dimostra l'assenza di una volontà e di una capacità politica.

Noi leggiamo in continuazione sui giornali — c'è un giornale che si è specializzato in proposito, *L'Europeo*, ma in sostanza anche su altri — di questo neo-imperatore Agnelli, il quale in sostanza dovrà governare l'Italia come un nuovo *manager*-ministro non si sa bene di quali avanzate tecnologie, tuttavia crediamo obiettivamente di trovarci davanti ad una presa di posizione della FIAT assolutamente inaccettabile, ed anzi censurabile. Il Governo dovrebbe essere libero di far sentire la sua voce al cospetto della FIAT, ma, leggendo la stampa, non si comprende se sia la FIAT a reggere il Governo o viceversa. Tuttavia, se vi fosse un Governo che governasse,

queste cose non sarebbero consentite e si procederebbe agli interventi necessari per impedire il ritiro della FIAT dall'Aeritalia, una scelta che si riduce, in fondo, al ritiro di poche decine di miliardi, il che è ridicolo per una *holding* dal fatturato della FIAT. Eppure proprio per risparmiare perdite di 10, 20 o 25 miliardi si diminuisce la partecipazione della FIAT alla Aeritalia!

In sostanza riteniamo che i motivi positivi da noi esposti siano superiori alle perplessità. Pertanto non riteniamo di doverci opporre a questo disegno di legge, che consideriamo l'ultima carta da giocare per il rilancio di un settore produttivo d'avanguardia per la nazione e soprattutto per il mezzogiorno d'Italia.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

#### **Costituzione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.**

**PRESIDENTE.** Comunico che oggi 14 maggio 1975 la Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi ha proceduto alla propria costituzione.

Sono risultati eletti: presidente, il deputato Sedati; vicepresidenti, i deputati Righetti e Galluzzi; segretari, i senatori Cipellini e Benaglia.

**DELFINO.** Questa nomina è provvisoria. Nel verbale è stato precisato che si tratta di cariche provvisorie, perché la Commissione si deve dare il proprio regolamento interno.

**PRESIDENTE.** Onorevole Delfino, non spetta a me dare interpretazioni. In ogni modo, la sua osservazione resterà a verbale.

**DELFINO.** L'onorevole Gonella, che presiedeva la riunione della Commissione in cui si è proceduto a tali elezioni, ha ritenuto valida questa interpretazione.

**PRESIDENTE.** Ciò che ella dice risulterà dal verbale della Commissione, ma non ve n'è traccia in questa comunicazione che era mio compito leggere all'Assemblea. E non è questa la sede per entrare nel merito della questione.

**Si riprende la discussione.**

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Molè.

**MOLÈ, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, sento anzitutto il dovere di rivolgere il più vivo ringraziamento a tutti i colleghi intervenuti nel dibattito: un ringraziamento caloroso, anche perché ho ascoltato parole oltremodo benevole indirizzate al relatore per la modesta fatica che ha compiuto nell'estendere la relazione sul disegno di legge in esame, che è frutto di un lavoro comune che spero possa diventare sistema e metodo il più frequente possibile in Parlamento, soprattutto in relazione a problemi di carattere tecnico e specifico come quello in esame.

Infatti il Comitato ristretto della V Commissione, che, sia pure in via informale, ha ascoltato imprenditori pubblici e privati, esperti del settore e sindacalisti, ha compiuto un'esperienza quanto mai illuminante, non solo, credo, per me, ma anche per gli altri colleghi che ne hanno fatto parte (e sono poi gli stessi che hanno preso la parola nel corso del dibattito).

Il contenuto del provvedimento in esame è, a mio avviso, tecnico prima che politico: nel corso del dibattito in Commissione ebbi a definirlo come un disegno di legge che scaturisce da una considerazione di carattere aziendale. In altri termini, l'Aeritalia, società cui lo Stato partecipa, attraverso l'IRI, per una quota pari al 50 per cento del capitale sociale (il restante 50 per cento è della FIAT), ha trovato — sembra — finalmente (e poi spiegherò le ragioni di questo « sembra ») un affare. Il contatto che abbiamo avuto con i *managers* pubblici e privati (questi ultimi, cioè, della FIAT) ci ha dato, appunto, la sensazione che era stato « trovato » un affare che non si voleva lasciar sfuggire. Quale affare? La possibilità di partecipare, sia pure attraverso una collaborazione di minoranza (pari al solo 20 per cento), con la principale tra le industrie aeronautiche del mondo, la Boeing, alla costruzione di un aviogetto che presumibilmente (ma sarebbe più giusto dire certamente) sarà l'aeroplano degli « anni ottanta »: l'aeroplano, cioè, a medio-lungo raggio, con possibilità di variazione nel modulo per il percorso medio, lungo e intercontinentale, che sostituirà la mole enorme di aviogetti attualmente in servizio, alcuni dei quali palesano difficoltà, se non altro dal punto di

vista del consumo del carburante, ed inconvenienti in ordine alla rumorosità e allo scarico dei gas. Dunque, un velivolo completamente nuovo, che richiede — ovviamente — da parte nostra uno sforzo ed un impegno notevoli, ai quali siamo soltanto parzialmente preparati.

Molto sinceramente e molto onestamente, forse perché eravamo in una sede informale, abbiamo potuto chiedere — ripeto — con la massima libertà ed anche con un pizzico di spregiudicatezza le notizie utili a farci meglio comprendere lo spirito e la portata del disegno di legge in esame. Come ci è stato risposto dai tecnici del settore dai responsabili di oggi e di domani dell'intrapresa cui ci riferiamo? Innanzitutto con un atto di coraggio. Il sentir affermare da un *manager* pubblico, specialmente oggi che esiste una polemica, per certi aspetti suggestiva, rivolta alle partecipazioni statali: « prendo la responsabilità di rispondere in tutto di questo affare; domani chiederete giustamente conto a me di quanto sto dicendo », non è cosa facile. Ripeto, non lo è in un momento come l'attuale, in cui si è attuata, per colpa anche della classe politica una certa trasformazione del *manager* in « uomo politico di necessità ».

In breve, che cosa ci è stato detto? Abbiamo questa occasione, e sappiamo che gli americani non ci aprono le braccia. Le loro *unions*, i sindacati americani, non vedono con grande favore la collaborazione di cui trattasi, in un momento di difficoltà per l'economia e per l'occupazione di quel paese. Da parte americana è stato affermato: vi offriamo questa possibilità del 20 per cento, dovete tenervi pronti per il « passo », quando ad esso si darà luogo. Ed è un « passo » che sarà certamente attuato. Tutti sappiamo che gli aeroplani hanno una loro vita, una loro vita tecnica, oltre che un loro periodo di ammortamento dal punto di vista economico. Noi — è stato detto dai *managers* in questione — dobbiamo prepararci a quel momento, se vogliamo cogliere l'occasione e mantenere il passo con tale iniziativa (non con l'industria aeronautica americana, onorevole D'Alma, il che sarebbe indubbiamente un intento ambizioso).

Prima di rispondere brevemente ad alcune affermazioni, in parte molto giuste, che sono state fatte, vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea sugli articoli del provvedimento relativi al finanziamento. È vero, si tratta di 150 miliardi, stanziati lungo l'arco di cinque anni. La stessa prudenza, per altro,

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

che induce a riflettere sullo sviluppo del mercato nel settore, ha ispirato la fissazione di questo stanziamento, previsto in una certa misura per i primi due anni, per il momento, cioè, della preparazione e dell'attesa del giorno in cui si cominceranno a costruire i prototipi. È esatto, onorevole D'Alema — e con questo rispondo ad una sua prima osservazione — quanto ella ha sentito affermare, e cioè che l'aviogetto entrerà in produzione nel 1980. È esattissimo, onorevole D'Alema; ma è per il 1976 o per i primi del 1977 che dobbiamo tenerci pronti per l'inizio della costruzione dei prototipi.

D'ALEMA. Evidentemente ella non ha ben compreso quel che io dicevo.

MOLE, *Relatore*. In tal caso, le chiedo scusa. Per altro, mi sembra di aver compreso bene il suo rilievo mosso a proposito del fatto che soltanto nel 1980 sarà avviata la fase di produzione. Certamente! La produzione vera e propria l'avremo nel 1980, se si partirà con la costruzione dei prototipi nell'ottobre del 1976. « Se si partirà », perché nessuno lo ha giurato. Dobbiamo dire la verità: nessuno di coloro che abbiamo ascoltato ci ha detto che partiremo nel 1976. Ci è stato detto: i calcoli che stiamo facendo, le indagini che si stanno facendo presso le compagnie di trasporto aereo lasciano prevedere che nell'arco di tempo tra l'ottobre del 1976 e i primi mesi del 1977 si possa verificare quello che gli americani chiamano il *go-ahead*, cioè la partenza per la costruzione dei prototipi. (*Commenti del deputato Peggio*). Si dice così, onorevole Peggio. Se ella avesse frequentato con noi queste *hearings*, non si sarebbe meravigliato di questa modesta cognizione che il sottoscritto ha acquisito. (*Interruzione del deputato Orlando*). E l'onorevole Orlando mi dà conferma dell'esattezza della mia espressione: è anche gergo aeronautico. (*Commenti*). In ogni modo desidero sottolineare la prudenza del piano degli stanziamenti: nei primi due anni si prevedono spese limitatissime, che diventano poi massicce nel momento in cui dovremo partire, per il giorno del (dirò così, semplicemente) *go*.

Risponderò ora brevissimamente alle osservazioni che sono state fatte. Innanzitutto, a quella dell'onorevole Altissimo, che, non solo in Commissione e in sede di Comitato ristretto, ma anche in Assemblea, ha dato un notevole contributo, da persona veramente esperta e benissimo al corrente del settore

dell'industria aeronautica. Egli ha giustamente domandato se questo disegno di legge non possa estendere la sua efficacia — se non altro per quanto riguarda uno stanziamento per la ricerca e lo studio — non solo nei riguardi dell'Aeritalia ma anche nei riguardi delle altre industrie dello Stato e private che si interessano dell'avionica o, più in generale, dell'equipaggiamento.

Come ci siamo fatti spiegare, anche in dettaglio, dai nostri tecnici dell'Aeritalia, la quota di partecipazione assegnata alla nostra industria aeronautica è limitata alla cellula, ma non banalmente intesa: si tratta infatti di una tecnologia elevatissima; per il resto provvederà la Boeing, che si riserva anche di interessare ulteriori industrie americane o estere, ma sempre relativamente alla cellula del velivolo. Per quanto riguarda l'equipaggiamento — così ci è stato detto a chiare lettere — l'industria costruttrice dell'aeroplano si riserva di individuare il tipo dell'equipaggiamento occorrente e quindi di richiederlo alle industrie specializzate nel mondo, non soltanto a quelle degli Stati Uniti. Sarà in quella fase che dovremo chiedere all'Aeritalia e al Governo che le nostre industrie impegnate nella produzione di equipaggiamento e di avionica in generale siano chiamate a fare le loro offerte e a presentare le loro proposte, in base al tipo di equipaggiamento che quel tipo di aeroplano richiederà. In tal senso credo anzi che sarebbe opportuno invitare il Governo a un momento di riflessione per un impegno di questo tipo, che dev'essere concreto e non fondato soltanto sulle parole.

Vorrei poi fare una considerazione di ordine generale circa molte delle argomentazioni espresse dall'onorevole D'Alema. Seguendo il filo del discorso dell'onorevole D'Alema — cosa che ho cercato di fare con molta attenzione — mi son reso conto che egli ha afferrato la maggior parte dei concetti che ci sono stati esposti dai tecnici e dagli esperti che abbiamo ascoltato, e che abbiamo ascoltato — devo dire anche questo — in conseguenza dell'invito avanzato in primo luogo proprio dal suo gruppo (ricordo che l'onorevole Raucci, non appena proponemmo di iniziare il dibattito su questo provvedimento, volle giustamente precisare che in ordine ad un argomento del genere era necessario e anzi doveroso ascoltare i tecnici pubblici, la FIAT — anzi, avremmo voluto proprio l'avvocato Gianni Agnelli, ma poi ci è stato mandato un valentissimo tecnico — e i sindacati). Nel discorso dell'onorevole D'Alema è possibile trovare molte affermazioni corrette, che dimo-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

strano come egli abbia attentamente seguito il dibattito svoltosi in Commissione. Devo però dire che il suo discorso ha subito una notevole distorsione in conseguenza di una sorta di « evasione politica », che ha toccato la politica estera, l'ordine pubblico, il problema delle partecipazioni statali nel suo complesso, la questione EGAM-Fassio (e ce lo aspettavamo). In altri termini, egli ha parlato di tutto ciò, senza però dirci in definitiva alcune cose che volevamo sentire e che in parte egli ci aveva detto nel corso del dibattito avvenuto in Commissione e nello scambio di opinioni che abbiamo avuto, presenti i tecnici e gli esperti. Uno dei perni del suo intervento è stata la questione dello *STOL*. Direi che di più chiaro di quello che ci è stato detto, onorevole D'Alema, non c'è altro da aggiungere. Io tenterò di ripeterle quello che abbiamo ascoltato insieme, nel presupposto che quello che abbia capito io l'abbia afferrato anche lei. Lo *STOL* era un progetto senza dubbio ambizioso, ma che serviva di rottura, ci è stato detto: « dovevamo impegnarci in una fase di ricerca anche perché, oltre a rompere questa crosta di arretratezza in tema di studi e ricerca, potevamo approfittare di questi fondi IMI per la ricerca, dato che un'industria aeronautica seria oggi non si sostiene se non con grandi finanziamenti pubblici ». In proposito ci è stata anzi offerta una documentazione accurata sui flussi dei finanziamenti pubblici erogati sia nei paesi europei sia in America. Ella, onorevole D'Alema, dice che si è trattato di uno spreco nel caso dello *STOL*: se dovevamo ricavarne un vantaggio meramente economico, è stato senza dubbio uno spreco.

**D'ALEMA.** Quando il CIPE se n'è venuto fuori a dire che esisteva per lo *STOL* un grande mercato e ha detto che prevedeva mille-millecinquecento velivoli venduti, ella, onorevole Molè, deve ammettere che si è trattato di una cosa incredibile e fallimentare.

**MOLÈ, Relatore.** Incredibile e fallimentare entro certi limiti. Io vorrei ricordare che lo *STOL* è stato un fatto ambizioso e costoso. L'onorevole D'Alema ha ripetuto con molta chiarezza una frase del dottor Nordio: « L'industria aeronautica richiede altissimo rischio e altissimo costo ». Ebbene, per lo *STOL*, noi abbiamo affrontato un altissimo rischio e un costo altissimo, ma solo relativamente, se si paragona la nostra ambizione sullo *STOL* (e qui mi richiamo all'invito fatto dall'onorevole D'Alema ad un necessario

sforzo di collaborazione con tutti i paesi europei) e le relative perdite al rischio e alle perdite che hanno corso l'Inghilterra e la Francia in conseguenza di quella disastrosa avventura rappresentata dal *Concorde*: è stato detto infatti che, tenendo conto solo degli aspetti economici, per ritornare in pareggio, il prezzo del biglietto Parigi-New York dovrebbe essere portato a 3 milioni! Il *Concorde* è infatti un aereo costosissimo non solo per la laboriosa produzione, ma anche perché è in grado di trasportare solo pochi passeggeri; ed è poi quanto mai controindicato dal punto di vista ecologico.

In conclusione, quando andiamo a cercare la convenienza economica in questa operazione, va detto che forse è proprio questa l'unica speranza che abbiamo, perché quest'apparecchio che la Boeing produrrà in collaborazione con l'Aeritalia sarà il velivolo degli « anni ottanta ». Aggiungo, in proposito, che in base ai fatti — del tutto pessimistici — dall'organizzazione di *marketing* dell'industria americana, si prevede che almeno 700 esemplari di questo aeroplano verranno certamente venduti. Ora, onorevoli colleghi (queste sono notizie interessantissime che abbiamo raccolto durante le *hearings* che abbiamo avuto), sapete quante *Caravelles* — che è il modello di velivolo europeo di maggior fortuna commerciale — ha venduto l'industria francese? Non più di 200: un numero, cioè, insufficiente ad equilibrare i costi sopportati dall'industria produttrice, che si è trovata in pura perdita.

Bisogna essere quindi oltremodo prudenti nel fare calcoli o affermazioni circa le ambizioni e la strategia. Che cosa ha insegnato la vicenda dello *STOL*? Come ho scritto nella relazione, noi puntavamo prima a costruire un aeroplano e poi a ricercare il mercato. Gli americani ci hanno insegnato che prima si cerca il mercato e poi si costruisce l'aeroplano, sulla base delle indicazioni fornite dal mercato.

L'ingegner Crociani, che abbiamo ascoltato nel corso di questi incontri, ci ha detto che vi sono già acquirenti americani i quali si recano a visitare presso la Boeing il simulacro (mi si passi l'espressione) del velivolo, per studiare le sistemazioni, per decidere, ad esempio, se il corridoio di sinistra debba essere più largo di qualche pollice, o meno.

**POCHETTI.** Questo ingegnere era esperto di navi; ora, improvvisamente, è diventato esperto di aeroplani.

MOLÈ, *Relatore*. Io credo che un *manager* abbia una vasta esperienza, estesa in molti campi.

D'ALEMA. È anche un industriale privato: ha fatto esperienza...

MOLÈ, *Relatore*. Senza dubbio. Debbo dire, anzi, che se un errore abbiamo commesso, è stato quello di non aver compiuto le *hearings* in via formale con la Commissione plenaria. L'intera Commissione, infatti, si sarebbe giovata di ascoltare questi esperti, pubblici e privati, poiché si è trattato di una esperienza davvero istruttiva.

Voglio rapidamente avviarmi alla conclusione, signor Presidente, perché credo sia doveroso. L'onorevole D'Alema ha parlato dei « clienti locali », riferendosi all'onorevole Vincenzo Russo. Ora, l'onorevole Russo non ha certamente bisogno della mia difesa; debbo soltanto osservare che, se vogliamo che sussista almeno la speranza che lo stabilimento di Foggia abbia una certa consistenza, dobbiamo convenire — e forse, sotto questo aspetto, il ritardo nell'avvio di questa collaborazione è stato provvidenziale — che il collegamento con l'industria aeronautica è indubbiamente saggio. Certo, non possiamo pensare di spaziare attraverso ardite prospettive strategiche, cosa che del resto non avviene neppure negli Stati Uniti, i quali pure sarebbero meglio giustificati a farlo: si osservi invece con quale prudenza si muova quel paese, quando si tratta di avviare (*Interruzione del deputato D'Alema*) la costruzione di un velivolo civile. Questo deve insegnarci qualcosa. Credo quindi, per restare al discorso dei « clienti locali », che l'attesa che le popolazioni della zona di Foggia hanno dovuto sopportare, e che certamente non è stata lieve, sia però compensata dalla serietà dell'impostazione della presente iniziativa.

Dico ciò perché il collega D'Alema ha ricordato la vicenda dell'EGAM e, nel dibattito in Commissione, ha affermato polemicamente che io, a suo tempo, avevo convocato i rappresentanti dei minatori per sollecitare l'approvazione del provvedimento relativo al fondo di dotazione dell'EGAM. Ebbene, ritengo che i sindacati dei minatori non siano docili e passivi né alle mie sollecitazioni né a quelle del collega D'Alema...

D'ALEMA. Lei però, in Sardegna, l'hanno « mazzolata » bene, onorevole collega !

MOLÈ, *Relatore*. Certo è che, se noi aspettassimo ancora a dare il « via » al sorgere di

questo stabilimento, non ci dovremmo meravigliare di vedere gli operai e i disoccupati del foggiano venire a Montecitorio per sollecitare la realizzazione dell'iniziativa; e questa volta verrebbero a sollecitare soltanto l'onorevole D'Alema, giacché tutti si sono detti d'accordo sulla necessità di avviare al più presto questa iniziativa.

D'ALEMA. Noi comunisti, qui dentro, siamo 174.

MOLÈ, *Relatore*. L'onorevole Delfino — e concludo — ha toccato un argomento molto rilevante che, a mio avviso, porta acqua al mulino della maggioranza che sostiene (ma neanche il collega mi sembra contrario) questa iniziativa. Mi riferisco al problema dei motori. È vero: è un dato che lascia perplessi, ad una prima osservazione, il fatto che la FIAT, la quale si dichiara pronta a collaborare alla costruzione dei motori che saranno impiegati per questo nuovo tipo di aeroplano, ci abbia poi ufficialmente (anche se in sede informale) anticipato che, qualora da parte del Ministero del bilancio si richiedesse una sottoscrizione per l'aumento di capitale, l'azienda non vi accedrebbe, passando in posizione di minoranza nella società Aeritalia. Però, la FIAT ha anche fatto presente che la congiuntura industriale che la nostra maggiore industria meccanica attraverso non è tale da consentirle di spaziare sull'intero fronte. È evidente, allora, che nei calcoli aziendali essa ha voluto compiere — e, del resto, lo ha detto esplicitamente — una scelta ben precisa, che è poi quella più conveniente, dal momento che gli stabilimenti adatti alla costruzione della cellula appartengono all'Aeritalia, mentre la FIAT conserva in proprio tutta la parte riguardante i motori per aviazione. Era questo un punto che non avevamo potuto chiarire con le nostre *hearings*, mentre ora abbiamo potuto appurarne. Sappiamo in definitiva che, con il prossimo bilancio, l'Aeritalia diverrà un'azienda in maggioranza a partecipazione statale. E questo è un fatto positivo, soprattutto per le esperienze che sono già state fatte.

Per concludere: l'« argomento europeistico », che è stato oggetto di tanti dibattiti in Commissione. Porrò a me stesso una domanda precisa: rappresenta la nostra scelta un definitivo allontanamento da ogni possibile collaborazione con l'industria aeronautica europea? Tutt'altro. Se valutiamo le deliberazioni del CIPE in proposito e paragoniamo le nostre generosissime proposte a paesi *part-*

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

ners della CEE alle offerte che ci sono state fatte, non possiamo non convenire che nessuna è mai stata neppure vicina a quella della massima industria americana, che pure è limitata al 25 per cento.

Onorevoli colleghi, nel ringraziarvi ancora una volta per la vostra considerazione e la vostra pazienza, desidero concludere ribadendo che questo disegno di legge, così come è articolato, rappresenta una grande innovazione. È stato detto più volte — ed io l'ho scritto nella mia relazione — che si tratta di una legge-contratto. Ed è giusto che sia così, perché, se lo Stato è disposto ad esporsi in maniera notevole per dare un aiuto alla nostra industria aeronautica, è anche giusto che esso faccia di tutto per garantirsi un adeguato ritorno di fondi. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare lo onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.

**BOVA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo disegno di legge giunge oggi all'esame dell'aula dopo essere stato sottoposto ad una esauriente analisi in sede di Commissione bilancio; analisi alla quale hanno contribuito anche il presidente della Finmeccanica, rappresentanti della FIAT e dei sindacati, l'amministratore delegato dell'Aeritalia, e che ha consentito a tutti i gruppi politici un approfondito esame del provvedimento stesso.

Le conclusioni di questo lavoro sono state egregiamente compendiate nell'apprezzata relazione dell'onorevole Molè, che desidero ringraziare per la collaborazione e per l'impegno, facendo mie tutte le considerazioni, le analisi e le prospettive da lui indicate onde poter sintetizzare al massimo il mio intervento.

Molti degli argomenti che sono stati occasionalmente toccati ieri e oggi nel corso della discussione — e che, in genere, hanno comportato accese critiche al sistema delle partecipazioni statali, saranno esaminati con particolare attenzione domani in Commissione alla presenza del ministro Bisaglia.

Per quanto mi riguarda, quindi, vorrei solo, anche come originario di quella regione, tranquillizzare gli onorevoli Di Vagno e Delfino i quali, in base ad alcune notizie di stampa avevano manifestato la preoccupazione che il centro siderurgico di Gioia Tauro potesse essere ridimensionato, con la conse-

guenza che non sarebbe più stata necessaria la costruzione del porto.

Come è detto in una nota ufficiale diramata oggi a tutti gli organi di stampa dalla FINSIDER, la notizia è del tutto priva di fondamento: la FINSIDER non ha affatto modificato i programmi relativi al centro siderurgico e ritiene quindi tuttora indispensabile la costruzione del porto.

**DELFINO.** Non ho detto che si volevano ridimensionare i programmi, ma che si voleva ridimensionare la spesa.

**BOVA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** La mia preoccupazione è invece che si volessero proprio modificare i programmi.

Oggi, comunque, dobbiamo occuparci di questa legge, che — lo sottolineo subito — è inquadrata nell'ambito dell'indirizzo generale che il Ministero delle partecipazioni statali ha indicato, in materia di industria aeronautica, nella relazione programmatica presentata al Parlamento e di cui quindi ciascuno di voi ha preso visione.

L'industria aeronautica italiana, anche se le sue effettive capacità di produzione non sono state, per diversi motivi, interamente sfruttate, ha la concreta possibilità di inserirsi in una moderna dinamica evolutiva, operando particolarmente nell'ambito di una seria collaborazione internazionale, soltanto attraverso la quale essa potrà inserirsi nelle posizioni più avanzate dal punto di vista tecnologico, assicurando così a tutta l'industria nazionale quei vantaggi riflessi che giustificano l'interesse pubblico a sostenerla.

Tale concetto, a suo tempo accettato dalla commissione speciale istituita dal Ministero del bilancio e successivamente dal CIPE, suggerì la fusione della FIAT con l'Aerfer, che da sole impegnavano circa la metà degli addetti del settore delle cellule e della motoristica, e successivamente la costituzione della società per azioni Aeritalia.

Il CIPE, recependo le conclusioni della commissione, con cui si raccomandava di tener presente l'opzione meridionalistica della politica di programmazione, in modo che nel Mezzogiorno avesse a localizzarsi lo sviluppo dell'industria aeronautica, in particolare per quanto riguardava i nuovi insediamenti di ricerca e di produzione, con la delibera dell'11 novembre 1971 approvava il programma dell'allora ministro delle partecipazioni statali, rivolto alla costruzione, in provincia di Foggia, di un impianto di costruzioni aereo-

nautiche dell'Aeritalia e alla realizzazione, in provincia di Napoli, delle opere destinate ad attività di ricerca, sperimentazioni e prove aeronautiche. Mentre l'iniziativa del centro di ricerche aeronautiche a Napoli non si è potuta realizzare, anche per difficoltà di finanziamento, si è invece portato avanti un progetto per la ricerca, lo sviluppo, la produzione e la vendita di aerei, da realizzarsi da parte dell'Aeritalia nell'ambito di una stretta collaborazione con la società Boeing, secondo un *memorandum* siglato il 21 ottobre 1974.

Le due società intrapresero, allora, la collaborazione per un programma che partisse dal preventivo studio dei requisiti di mercato, sia tecnici sia operativi, che avrebbero dovuto avere i nuovi velivoli da realizzare entro il 1980. Furono iniziati, innanzitutto, studi sulle caratteristiche di un nuovo possibile sistema di trasporto aereo che nel futuro rendesse rapido il collegamento tra città, alleviando le attuali condizioni di congestione degli aeroporti.

La soluzione migliore per tale problema sembrò essere, allora, la creazione di un sistema *STOL* da centro a centro città, utilizzando un velivolo a decollo ed atterraggio cortissimo. Dall'attento esame dei vari elementi componenti il sistema dell'aereo, gli studi di mercato rivelarono, però, l'aspettativa infondata. Il programma Boeing-Aeritalia, allora, si orientò verso il sistema *QSH*, cioè verso la costruzione di un aereo a basso tasso di inquinamento sia dinamico sia fonico. Anche tale programma, però, si rivelò non conveniente per l'alto costo che i velivoli costruiti con il suddetto sistema avrebbero avuto.

Ulteriori studi e contatti con potenziali operatori eseguiti dalle due società hanno portato alla configurazione di un nuovo velivolo convenzionale per gli anni '80, denominato *7X7*, con il quale si potesse ridurre il costo di funzionamento per miglio-posto, risparmiare carburante, ridurre i rumori, migliorare significativamente l'elettronica e l'aspetto aerodinamico. Il suddetto programma ha comportato e comporta uno sforzo finanziario che la nostra società Aeritalia non può più continuare a sostenere, considerate le potenziali ampie dimensioni assunte dal programma stesso.

A tal punto, vista anche l'impossibilità di ricorrere al fondo IMI — rivelatosi inadeguato alle esigenze evidenziate dalla collaborazione in questione — si è ritenuto di predisporre, con il disegno di legge in esame, un sistema di sostegno sotto forma di finanziamento che

consentirà la concretizzazione dell'iniziativa suddetta, dando contemporaneamente garanzie sufficienti per l'erogazione delle somme.

Il finanziamento in questione, ammontante a 150 miliardi di lire, sarà erogato a favore dell'Aeritalia, che curerà, in regime di concessione, l'esecuzione dei cennati compiti. La società avrà comunque l'obbligo di versare allo Stato una quota sul ricavato della vendita degli aerei prodotti. Tale disposto ha lo scopo di consentire il recupero del finanziamento in funzione dei risultati positivi ottenuti dalla concessionaria e di rendere, pertanto, attuabile una forma di controllo dell'attività svolta che, in caso di irregolarità, potrebbe far configurare l'ipotesi di decadenza della concessione.

Il provvedimento in oggetto corrisponde alla riconosciuta esigenza, più volte da tutti ribadita, di offrire un sostegno pubblico alla nostra industria aeronautica, e si inquadra, come precisato, nell'ambito delle citate delibere del CIPE. Tale disegno di legge, che ha la natura di provvedimento-contratto, si concretizza in buona sostanza nel finanziamento da parte dello Stato della collaborazione fra la società Boeing e l'Aeritalia per lo studio, la progettazione e l'esecuzione dell'aviogetto civile *7X7* a medio raggio che potrà incontrare il favore del mercato internazionale dei velivoli civili intorno agli anni '80, quando saranno in gran parte aboliti i velivoli dello stesso tipo attualmente in servizio.

I rapporti fra le due società sono regolati dalle seguenti condizioni che appaiono accettabili con piena soddisfazione: l'accordo Boeing-Aeritalia prevede che, pur nel rispetto del rapporto di proprietà 80/20, tutte le decisioni essenziali per il programma vengano assunte con il pieno accordo di entrambe le parti e comunque tutelando efficientemente i diritti dell'Aeritalia, socio di minoranza. A tale scopo sono state previste diverse procedure per le differenti fasi del programma. Prima dell'avvio del programma di produzione vero e proprio, le decisioni di programma vengono raggiunte con un processo dialettico in cui alle iniziative del gruppo di lavoro comune, chiamato *program-office*, deve sovrapporsi l'accordo di entrambe le società. In ciò consistevano le preoccupazioni espresse in sede di comitato da alcuni gruppi politici.

Tale accordo viene raggiunto in seno ad un comitato congiunto formato da tre membri della Boeing e da tre membri dell'Aeritalia. Ogni nuova iniziativa diventa esecuti-

va dopo che entrambi i *partners* hanno espresso la loro decisione di procedere in tal senso. In caso di disaccordo di una delle parti, è previsto un adeguato periodo di tempo per i ripensamenti e le eventuali modifiche di posizione prima che una qualsiasi delle due parti possa procedere per conto proprio. Nella fase di produzione i rapporti fra i due soci saranno regolati da un contratto specifico, attualmente in fase di preparazione sempre nell'ambito del comitato congiunto, e nel quale verranno introdotte clausole di garanzia per l'Aeritalia che assicureranno la necessità dell'accordo di entrambi i soci per le decisioni più importanti concernenti i prezzi, i programmi di consegna, la suddivisione del lavoro e gli accordi di sub-fornitura. L'accordo, quindi, non prevede soltanto la costruzione di parte della fusoliera, ma si estende alla collaborazione nel campo tecnologico fin dalla fase di studio, progettazione e sviluppo.

L'Aeritalia, così agendo, non si è preoccupata soltanto di acquisire commesse di lavoro, al fine del mantenimento in efficienza dell'apparato produttivo e dell'aumento dei livelli di occupazione della propria azienda; la sua partecipazione agli accordi consiste anche nell'acquisizione di studi e procedimenti tecnologici di tipo avanzato.

I sindacati, e con ragione, si sono preoccupati di conoscere — lo accennava anche l'onorevole D'Alema —, in mancanza del centro ricerche e studi che sarebbe dovuto sorgere a Napoli, quale sarà la destinazione del personale tecnico altamente specializzato in servizio ad Arzano. Le forze tecniche dell'area di Napoli sono costituite da oltre 300 tecnici, inclusi quelli temporaneamente assegnati al *program-office* Boeing-Aeritalia. Questi tecnici sono attualmente impiegati nel programma *G. 222* che, tuttavia, va lentamente esaurendosi. Pertanto, si va facendo urgente la necessità di poterli trasferire al nuovo programma *7X7*, nel quale si intende impegnarli in forma sostanziale. In particolare, il gruppo di Arzano svilupperà, in stretto collegamento e con l'appoggio delle altre forze tecniche dell'azienda, prima gli studi e in seguito i disegni costruttivi per i segmenti di fusoliera, per gli impennaggi del velivolo, nonché per le relative installazioni. Si prevede per questo programma un impegno gradualmente crescente, partendo dai livelli attuali. Per poterlo sviluppare dovranno essere rinforzati alcuni settori, quali quelli dell'analisi e della disegnazione strutturale, delle

analisi di valore, delle funzioni di programmazione e di controllo dei costi, nonché del settore della disegnazione automatica che, utilizzando calcolatori e macchine disegnatrici, permette di fornire direttamente all'officina tutte le informazioni necessarie per la realizzazione dell'attrezzatura e la costruzione delle parti in forma computerizzata.

La collaborazione tra l'Aeritalia e la Boeing è stata oggetto in Commissione di alcune osservazioni riguardanti, in primo luogo, le spese fino ad oggi sostenute dalla società italiana per i progetti non portati a termine, quindi le garanzie per il buon fine del progetto *7X7* ed infine la scelta del *partner*.

Per quanto concerne il primo punto, si deve sottolineare che le suddette spese non possono considerarsi del tutto improduttive. Infatti, se la collaborazione con la società americana è ormai possibile, ciò è dovuto anche al fatto che essa si è sentita legata all'Aeritalia proprio dalle precedenti esperienze, anche se esse non hanno avuto buon esito. In relazione al buon fine del progetto del velivolo *7X7*, si fa notare che esso può essere garantito alla nostra società dal fatto che la Boeing ha già preso contatti con le più importanti aerolinee e che vuole essere la prima sul mercato, anticipando altri eventuali concorrenti. Ciò è stato anche confermato dall'amministratore delegato dell'Alitalia, dottor Nordio, il quale, illustrando la bontà dell'iniziativa, ha sottolineato che la Boeing offre tutte le garanzie possibili, anche perché si sta muovendo dopo aver portato a termine una attenta analisi di mercato.

Infine, è stato fatto osservare che l'Aeritalia avrebbe potuto scegliere il proprio *partner* nell'ambito europeo, allo scopo di consentire una seria collaborazione all'interno della CEE. Prescindendo dalla possibilità lasciata aperta dalla Boeing per un ingresso di altre industrie europee nella combinazione, una collaborazione nell'ambito della CEE dovrebbe porre in preventivo il rischio di un forte passivo, come è accaduto alla Francia in nome di un esasperato nazionalismo, poiché tutti i precedenti programmi europei nel settore aeronautico — quali il *BAC 111*, il *Trident*, il *Caravelle* — non hanno mai raggiunto il *break-even* per scarsità di vendite e per i bassi ritmi di produzione annuale, con conseguenti lunghissime esposizioni finanziarie e limitato impiego di manodopera. E per evitare tale pericolo che l'Aeritalia si è collegata con la Boeing, una delle poche industrie che

hanno una seria possibilità di sviluppo non solo su scala europea, ma soprattutto su scala mondiale.

Una politica di sviluppo nel settore aeronautico, sia pure limitata ad una collaborazione internazionale, può tradursi, specialmente all'inizio, in un aggravio pubblico. Tuttavia ogni impegno deve essere commisurato all'effettiva possibilità che l'industria italiana ha di collocarsi in una posizione relativamente competitiva sul mercato mondiale senza indulgere, come hanno fatto alcuni paesi europei, in vacue considerazioni di prestigio.

L'approvazione di questo disegno di legge, onorevoli colleghi, permetterà non soltanto di consentire all'Aeritalia di avviare un programma particolare che di per se stesso sarebbe già lodevolissimo dal punto di vista manageriale, ma anche di fare un serio e non modesto passo avanti al fine di consentire l'inserimento dell'industria nazionale in un concreto programma internazionale; di concorrere a favorire in notevole misura il processo di industrializzazione nel Mezzogiorno (infatti questo progetto di collaborazione, se realizzato, assicurerà a Foggia lavoro per duemila unità lavorative per un periodo di 10 anni); di sollecitare, così come è stato giustamente richiesto dalle forze sindacali iniziative in altre attività industriali e nel settore delle ricerche.

Si tratta quindi di un disegno di legge che il Governo giudica di poter sottoporre all'approvazione della Camera, facendo affidamento su una valutazione positiva e raccomandandone l'urgenza, onde consentire all'Aeritalia di predisporre tutto l'apparato tecnico, considerando che l'inizio dell'attuazione è previsto per l'ottobre del 1976. Pertanto il Governo è aperto a tutti gli emendamenti migliorativi e confida in una sollecita approvazione del disegno di legge, ritenendo che attraverso di esso possa essere incentivato in maniera concreta un settore suscettibile di trasferire ad altri settori produttivi il proprio modulo di sviluppo. *(Applausi al centro)*.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli, nel testo della Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

**D'ANIELLO, Segretario, legge:**

« Per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazioni e avviamento alla produzione di aeromobili idonei a percorsi internazionali,

è autorizzata la spesa di lire 150 miliardi, che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali, in ragione di lire 10 miliardi in ciascuno degli anni 1975 e 1976, di lire 15 miliardi nell'anno 1977, di lire 25 miliardi nell'anno 1978, di lire 40 miliardi nell'anno 1979 e di lire 50 miliardi nell'anno 1980 ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Dopo la parola: internazionali, inserire le seguenti: del tipo Boeing 7X7, come previsto dall'accordo Boeing-Aeritalia, e dopo le parole: 150 miliardi, inserire le seguenti: dei quali almeno il 15 per cento riservato al settore degli equipaggiamenti.*

1. 1.

**Altissimo, Serrentino.**

L'onorevole Altissimo ha facoltà di svolgerlo.

**ALTISSIMO.** Questo emendamento può essere distinto in due parti, la prima delle quali mira ad inserire, dopo la parola « internazionali », le parole: « del tipo Boeing 7X7, come previsto dall'accordo Boeing-Aeritalia ». Riterremmo opportuno inserire queste parole nel disegno di legge proprio perché esso sia legato a qualche fatto più specifico, secondo le linee di un progetto per la realizzazione di un aviogetto a medio raggio. Poiché nel disegno di legge e, poi, nella relazione si fa riferimento all'accordo con la Boeing, questa precisazione ci sembra opportuna.

La seconda parte dell'emendamento mira ad inserire, dopo le parole « 150 miliardi », le parole: « dei quali almeno il 15 per cento riservato al settore degli equipaggiamenti ». Credo sia inutile tornare su questo argomento, che è stato al centro del mio intervento di ieri; tuttavia, dirò brevemente che prevedere nella legge una riserva specifica a favore del settore degli equipaggiamenti darebbe una certa forza contrattuale all'Aeritalia nel momento in cui dovrà stipulare la convenzione con la società Boeing. A nostro giudizio, proprio per il discorso relativo a tutto il settore dell'industria degli equipaggiamenti, ai suoi livelli di occupazione e al suo stesso tipo, che è ad alto contenuto tecnologico, sembra opportuno che tale emendamento sia inserito direttamente nel disegno di legge.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

**PRESIDENTE.** Avverto che la Commissione ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere in fine, il seguente comma:*

Gli stanziamenti non impegnati nell'esercizio di iscrizione in bilancio potranno essere utilizzati anche negli esercizi finanziari successivi.

1. 2.

L'onorevole relatore ha facoltà di illustrarlo, con preghiera, altresì, di esprimere il parere della Commissione sull'emendamento Altissimo 1. 1.

**MOLE, Relatore.** La Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Altissimo 1. 1, perché il concetto in esso contenuto è incluso nell'articolo 2 del provvedimento. Quanto all'emendamento della Commissione ritengo che si illustri da sé.

**PRESIDENTE.** Il Governo ?

**BOVA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Concordo con il relatore per quanto concerne l'emendamento Altissimo 1. 1 ed esprimo parere favorevole allo emendamento 1. 2 della Commissione.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Onorevole Altissimo, mantiene l'emendamento 1. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

**ALTISSIMO.** Sì signor Presidente, e ne chiedo la votazione per divisione, nel senso di votare prima la parte fino alle parole « Boeing-Aeritalia », e quindi la parte residua.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione la prima parte dell'emendamento Altissimo 1. 1, fino alle parole: « Boeing-Aeritalia ».

*(È respinta).*

Pongo in votazione la seconda parte dello emendamento Altissimo 1. 1, dalle parole: « dei quali » alle parole: « equipaggiamenti ».

*(È respinta).*

Pongo in votazione l'emendamento 1. 2 della Commissione, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 1, nel testo modificato con l'emendamento testé approvato.

*(È approvato).*

Si dia lettura dell'articolo 2.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

« L'esecuzione dei compiti di cui al precedente articolo 1, è affidata in concessione alla Aeritalia, società per azioni a partecipazione statale.

La concessione è disposta con apposita convenzione, nella quale sono stabilite le modalità e condizioni per l'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 1, che è approvata con decreto del ministro delle partecipazioni statali, di concerto con quello del tesoro, sentito il comitato tecnico-amministrativo di cui al successivo articolo 4.

Il parere del comitato tecnico-amministrativo tiene luogo di ogni altro richiesto da disposizioni legislative o regolamentari ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma aggiungere, in fine, le parole:* , che per gli equipaggiamenti si avvarrà delle industrie italiane specializzate nel settore.

2. 1.

**Altissimo, Serrentino,**

L'onorevole Altissimo ha facoltà di svolgerlo.

**ALTISSIMO.** Signor Presidente, lo ritengo già illustrato dal mio intervento sull'emendamento 1. 1.

**PRESIDENTE.** La Commissione ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, aggiungere, in fine, le parole:* che vi provvederà in collaborazione con la Boeing.

2. 3.

*Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente:*

Prima dell'approvazione da parte del ministro delle partecipazioni statali, la convenzione sarà sottoposta al parere non vincolante di una Commissione composta da 15 deputati e 15 senatori, nominata dai Presidenti delle due Assemblee, fra i componenti delle rispettive Commissioni bilancio e partecipazioni statali. Il parere dovrà essere espresso entro 15 giorni dalla trasmissione della convenzione.

2. 4.

L'onorevole relatore intende illustrarli ?

**MOLE, Relatore.** Lo ritengo superfluo, signor Presidente.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:*

La convenzione dovrà essere sottoposta, prima dell'approvazione da parte del Ministro delle partecipazioni statali, al parere di una commissione parlamentare composta da 15 deputati e 15 senatori, nominata dai Presidenti delle due Assemblee.

**2. 2. Raucci, D'Alema, Di Giulio, Gambolato, Tamini, Bernini, Bartolini.**

L'onorevole Raucci ha facoltà di svolgerlo.

RAUCCI. Nel ritirare questo emendamento, signor Presidente, preannuncio che sarà ritirato anche l'emendamento Raucci 4. 2. Infatti, l'emendamento 2. 2 è assorbito completamente dall'emendamento 2. 4 della Commissione e l'emendamento 4. 2 è superato in seguito alla presentazione, da parte della Commissione, di due emendamenti (uno all'articolo 3 e l'altro all'articolo 4) che ne accolgono la sostanza.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 2?

MOLE, *Relatore*. La Commissione esprime parere contrario all'emendamento Altissimo 2. 1, per lo stesso motivo espresso a proposito dell'emendamento Altissimo 1. 1; insiste sui suoi emendamenti.

PRESIDENTE. Il Governo?

BOVA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il Governo concorda con l'onorevole relatore sull'emendamento Altissimo 2. 1; accetta gli emendamenti della Commissione 2. 3 e 2. 4.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Altissimo, mantiene il suo emendamento 2. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ALTISSIMO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.  
(È respinto).

L'emendamento Raucci 2. 2 è stato ritirato. Pongo in votazione l'emendamento della Commissione 2. 3, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento della Commissione 2. 4, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2, con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge:

« Nella convenzione di cui all'articolo 2 saranno fra l'altro previsti:

a) il programma e le modalità di esecuzione delle attività da svolgersi dalla concessionaria, tenendo conto che per quelle da svolgere sul territorio nazionale, la quota parte non inferiore al 50 per cento dovrà essere realizzata dalla concessionaria medesima nelle zone di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e successive modificazioni;

b) i criteri e le modalità di erogazione delle somme a favore della concessionaria sulla base degli stati di avanzamento delle attività compiute da quest'ultima;

c) l'obbligo a carico della concessionaria di versare allo Stato una quota sul ricavo della vendita degli aerei prodotti in base ai progetti realizzati in esecuzione dei compiti di cui all'articolo 1, stabilendo i relativi criteri di determinazione;

d) la facoltà a favore della concessionaria di eseguire i compiti indicati all'articolo 1 anche con la collaborazione di terzi;

e) le ipotesi di decadenza dalla concessione, nonché la procedura della relativa dichiarazione ».

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire la lettera b) con la seguente:*

b) i criteri e le modalità di erogazione delle somme a favore della concessionaria, sulla base dei preventivi di spesa presentati annualmente dalla concessionaria medesima e approvati dal comitato tecnico-amministrativo di cui al successivo articolo 4.

3. 1.

L'onorevole relatore ha facoltà di svolgerlo.

MOLE, *Relatore*. Rinunzio a svolgerlo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

BOVA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il Governo esprime parere favorevole a questo emendamento della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento della Commissione 3. 1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3, con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge:

« Presso il Ministero delle partecipazioni statali è istituito un comitato tecnico-amministrativo, composto da un dirigente generale del Ministero delle partecipazioni statali, che lo presiede, da un dirigente superiore dello stesso Ministero, da un dirigente superiore del Ministero del tesoro e da quattro esperti del settore aeronautico.

I componenti del comitato sono nominati con decreto del ministro per le partecipazioni statali, di concerto con quello per il tesoro, e durano in carica cinque anni.

Il comitato può essere sentito su tutte le questioni relative alla concessione e ai rapporti con la società concessionaria ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma aggiungere, in fine, le parole: , di cui due nominati dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR).*

4. 1. **Gambolato, D'Alema, Di Giulio, Raucci, Tamini, Bernini, Bartolini.**

A questo emendamento la Commissione ha presentato il seguente subemendamento:

*Sostituire la parola: nominati, con la seguente: designati.*

0. 4. 1. 1.

RAUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo?

RAUCCI. Signor Presidente, per dichiarare, anche a nome degli altri firmatari, che accettiamo la modifica proposta dalla Com-

missione per il nostro emendamento, che, con l'occasione, diamo per svolto.

PRESIDENTE. Sta bene. È stato presentato il seguente emendamento:

*Al terzo comma sostituire la parola: può, con la seguente: deve.*

4. 3. **De Marzio, Marinelli, Delfino.**

DELFINO. Lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. È stato presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, in fine, i seguenti commi:*

Il ministro delle partecipazioni statali autorizza annualmente l'erogazione delle somme di cui all'articolo 1 sulla base di una relazione sull'attività della società elaborata dal comitato tecnico-amministrativo di cui al primo comma.

La relazione dovrà essere presentata all'esame della commissione parlamentare di cui all'articolo 2.

4. 2. **Raucci, D'Alema, Di Giulio, Gambolato, Tamini, Bernini, Bartolini.**

L'onorevole Raucci ha facoltà di svolgerlo.

RAUCCI. Come già dichiarato in precedenza, lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Deve quindi ritenersi caducato anche il subemendamento della Commissione 0. 4. 2. 1 all'emendamento testé ritirato, tendente a sostituire, al primo comma, le parole: « sulla base di », con la parola: « previa » ed a sopprimere il secondo comma.

È stato presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

Il ministro delle partecipazioni statali presenta annualmente una relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del programma.

4. 4. **De Marzio, Marinelli, Delfino.**

L'onorevole De Marzio, o altro firmatario, ha facoltà di svolgerlo.

DELFINO. Riteniamo superfluo illustrarlo, signor Presidente, anche perché lo si può ritenere assorbito dall'articolo aggiuntivo della Commissione 4. 0. 1.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

**PRESIDENTE.** Avverto che la Commissione ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:*

**ART. 4-bis.**

Il ministro delle partecipazioni statali riferisce semestralmente al Parlamento sullo stato di avanzamento del progetto.

**4. 01.**

L'onorevole relatore ha facoltà di svolgerlo, con preghiera, altresì, di esprimere il parere della Commissione sugli altri emendamenti presentati all'articolo 4.

**MOLE, Relatore.** Anche per questo articolo aggiuntivo, non credo che ci sia bisogno di particolari illustrazioni. Parere favorevole all'emendamento Gambolati 4. 1, nel testo modificato dal subemendamento della Commissione 0. 4. 1. 1. Quanto all'emendamento De Marzio 4. 4, va detto che esso è di contenuto analogo all'articolo aggiuntivo della Commissione 4. 0. 1, che il relatore raccomanda all'approvazione della Camera. Ed è per questo che il relatore invita i presentatori dell'emendamento suddetto a ritirarlo.

**PRESIDENTE.** Il Governo ?

**BOVA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Il Governo è favorevole all'emendamento Gambolati 4. 1, nel testo modificato dal subemendamento della Commissione 0. 4. 1. 1, ed è favorevole, altresì, all'articolo aggiuntivo della Commissione 4. 01. Di conseguenza concorda con la Commissione quanto all'emendamento De Marzio 4. 4.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'emendamento Gambolati 4. 1, nel testo modificato dal subemendamento della Commissione 0. 4. 1. 1, che i proponenti hanno già dichiarato di accettare.

*(È approvato).*

Onorevole Delfino, mantiene l'emendamento De Marzio 4. 4, di cui ella è confermatario, che la Commissione e il Governo l'hanno invitato a ritirare ?

**DELFINO.** Lo ritiriamo, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo della Commissione, modificato dall'emendamento testé approvato.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo della Commissione 4. 01.

*(È approvato).*

Si dia lettura degli articoli 5 e 6 del disegno di legge, identici nei testi del Governo e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

**ART. 5.**

« Le somme dovute dalla concessionaria ai sensi dell'articolo 3, lettera c), saranno versate al bilancio dello Stato in conto entrate eventuali del tesoro ».

*(È approvato).*

**ART. 6.**

« All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si provvede per l'anno finanziario 1975 con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

*(È approvato).*

**PRESIDENTE.** Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

La Camera,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 3567 recante l'autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali;

considerato che col disegno di legge in esame si chiude positivamente un iter legislativo iniziato ben nel 1967 con l'impostazione del programma Aeritalia,

fa voti

perché, assicurati i finanziamenti, l'Aeritalia porti rapidamente avanti i suoi programmi relativi allo stabilimento di Foggia onde assicurare rapidità di investimenti e occupazione di mano d'opera in un settore tecnologicamente avanzato, impegnando in tal senso le

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

partecipazioni statali per il decisivo decollo del programma Aeritalia a Foggia.

9/3567/1

**Salvatori.**

La Camera,

in sede di approvazione del disegno di legge concernente autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali,

impegna il Governo

ad adoperarsi perché anche le industrie italiane siano invitate a partecipare alle gare di appalto per forniture di equipaggiamenti, nonché a facilitare iniziative comuni tra le industrie medesime ed i fornitori prescelti.

9/3567/2 **Ferrari-Aggradi, Di Vagno, Altissimo, Delfino.**

La Camera,

in sede di approvazione del disegno di legge concernente autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali,

impegna il Governo

a trasmettere tempestivamente alle competenti Commissioni dei due rami del Parlamento la convenzione di cui all'articolo 2, nonché il contratto stipulato tra la Boeing e l'Aeritalia.

9/3567/3 **Di Vagno, Ferrari-Aggradi, Delfino, Altissimo.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno Di Vagno 9/3567/3, che per altro i presentatori hanno fatto sapere di ritirare, è stato interamente recepito nell'emendamento della Commissione 2. 4, all'articolo 2 precedentemente approvato dalla Camera e pertanto non può esser messo in votazione. Qual è il parere del Governo sugli altri ordini del giorno presentati?

**BOVA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Il Governo accetta l'ordine del giorno Salvatori 9/3567/1 ed accetta altresì, come raccomandazione, l'ordine del giorno Ferrari-Aggradi 9/3567/2.

**PRESIDENTE.** Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano affinché i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

**SALVATORI.** Non insisto, signor Presidente.

**FERRARI-AGGRADI.** Anch'io non insisto, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Salvatori. Ne ha facoltà.

**SALVATORI.** Rinuncio, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Marinelli. Ne ha facoltà.

**MARINELLI.** Sarò brevissimo, perché l'onorevole Delfino ha già ampiamente esposto le ragioni per le quali il MSI-destra nazionale voterà a favore del disegno di legge, puntualizzando al contempo gli errori, i ritardi, le perplessità e le strumentalizzazioni che si sono verificate sia a livello elettorale sia a livello di enti locali.

Non voglio ricordare gli errori e i ritardi che ci hanno portato da un'industria aeronautica all'avanguardia all'attuale situazione. Specialmente in provincia di Foggia, da diversi anni si parla di questo problema e ora apprendiamo che l'inizio dei lavori si avrà solo alla fine del 1976.

Non credo che l'onorevole relatore abbia fugato le perplessità sollevate dall'onorevole Delfino; anzi, ritengo che le argomentazioni relative siano risultate ancora più valide. Se la FIAT, infatti, ritiene di potersi impegnare in campi estranei alla sua normale attività e ritiene di non dover operare in un settore nel quale è già impegnata, le perplessità sollevate dall'onorevole Delfino trovano un'ampia giustificazione.

È da dire, inoltre, che vi è stata una strumentalizzazione a livello elettorale e a livello di enti locali. Sono ancora oggi consigliere provinciale di Foggia e consigliere comunale di San Severo; e in tali sedi varie volte si è data come realizzata la soluzione di questo problema, che avrebbe consentito l'occupazione di circa 10 mila operai. Oggi apprendiamo che i posti di lavoro saranno soltanto 2 mila.

Noi voteremo comunque a favore del provvedimento, perché esso si propone il rilancio dell'industria aeronautica e perché riguarda un insediamento industriale in una zona del

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

sud particolarmente delicata e che necessita per i suoi disoccupati di un insediamento del genere. Questi — come ha già sottolineato l'onorevole Delfino — sono in sintesi gli argomenti per i quali il Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore. (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Giulio. Ne ha facoltà.

**DI GIULIO.** Il nostro gruppo avrebbe molte ragioni per esprimere un giudizio critico sulla legge e sul modo con il quale essa si colloca nel quadro complessivo delle attività delle partecipazioni statali. Ciò nonostante, noi ci asterremo dal voto e non daremo un voto contrario, come la nostra posizione di oppositori comporterebbe, per il fatto che si è verificata nell'ultima fase delle votazioni una convergenza tra le nostre tesi e quelle della maggioranza su due importanti questioni. Innanzi tutto è stato accettato il principio che nella designazione degli esperti non vi sia più un potere discrezionale del Governo, ma anche il Consiglio nazionale delle ricerche partecipi con la designazione di metà degli esperti del comitato tecnico. In secondo luogo — e noi riteniamo questo importante per ragioni più generali — è stato accettato il principio di una possibilità di intervento, sia pure senza un potere decisionale, del Parlamento su atti amministrativi dell'esecutivo come la convenzione, aventi però grande rilevanza in materia di partecipazioni statali.

Noi abbiamo sempre sostenuto questo principio, che non ha trovato finora la possibilità di concretarsi nella legislazione. Ora, in rapporto ad un fatto di grande importanza come l'utilizzo di un fondo di 150 miliardi, l'adozione del principio da noi prospettato ci soddisfa. Si tratterà di estendere la sua applicazione anche ad altri atti amministrativi riguardanti le partecipazioni statali; e non è un mistero che da parte nostra si ritenga che tale metodologia dovrebbe essere seguita anche per altri atti amministrativi, come le nomine delle presidenze di grandi enti.

Per tali motivi, il mio gruppo, pur essendo all'opposizione, si asterrà dalla votazione del disegno di legge testé esaminato.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Pisanu. Ne ha facoltà.

**PISANU.** Le ragioni del voto favorevole del gruppo democratico cristiano al provve-

dimento in esame sono state illustrate ieri egregiamente nel corso del dibattito dal collega Ferrari-Aggradi. Ampiamente documentate sotto il profilo tecnico, economico e politico, queste ragioni avevano già trovato organica e lucida trattazione nella relazione dell'onorevole Molè che, a sua volta, si è potuto avvalere di una mole davvero rilevante di dati ed informazioni raccolti dalla Commissione bilancio in sede prelegislativa. Richiamo questa circostanza per sottolineare con quale scrupolo, nonostante i tempi relativamente brevi, il disegno di legge sia stato predisposto per l'esame ed il voto da parte della Camera, un voto che da parte della democrazia cristiana sarà, come ho detto, favorevole per almeno tre ragioni di carattere generale, sulle quali riteniamo opportuno, seppure rapidamente, porre l'accento.

Vi è in primo luogo l'esigenza, non da oggi vivamente avvertita, di far partecipare il nostro paese al rilancio, ormai imminente, dell'industria aeronautica, mediante iniziative di ampio respiro che, come quella al nostro esame, possano fare affidamento su un programma di cooperazione a base internazionale, garantito dalla capacità tecnica ed economica del *partner* prescelto, ed altresì dalla rispondenza dei progetti alle nuove caratteristiche della domanda di trasporto aereo, e dunque di aeromobili, che il mercato mondiale viene evidenziando.

Quanto al nostro *partner* nel programma, l'americana Boeing, ci consenta di rilevare l'onorevole D'Alema che non si capisce perché l'intesa in questione dovrebbe essere considerata come un episodio di assoggettamento all'imperialismo tecnologico ed economico degli Stati Uniti, dal momento che, in primo luogo, il rischio dell'impresa è in larghissima misura a carico del gruppo americano; in secondo luogo perché l'iniziativa non è preclusa ma, anzi, aperta, per manifesta volontà dei due promotori, alla partecipazione europea; ed infine perché collaborare con un gruppo americano, con un gruppo altamente qualificato di un grande paese amico, non significa affatto rompere la solidarietà europea, bensì realizzare su scala più ampia una forma di cooperazione in un campo i cui problemi si pongono tutti su scala mondiale.

Realizzato nel modo anzidetto, l'inserimento dell'Italia nella nuova fase di sviluppo dell'aeronautica mondiale darà un energico contributo alla ulteriore differenziazione, alla riconversione e alla rivitalizzazione del nostro apparato industriale nel suo insieme, un apparato industriale prevalentemente trasfor-

matore che, specie dopo il tremendo rovesciamento delle ragioni di scambio e l'impenata dei prezzi del petrolio, ha bisogno come non mai, per riprendersi, di grandi « iniezioni » di progresso scientifico e tecnologico che soltanto settori d'avanguardia, come appunto quello aeronautico, possono fornirgli.

Sotto questo profilo il disegno di legge in esame può e deve a giusta ragione essere considerato come una vera e propria misura anticongiunturale, seppure ad effetti relativamente differiti nel tempo, come un altro passo sulla via faticosa della risalita economica che il Governo sta efficacemente sostenendo e guidando con una serie di altre appropriate misure.

Non minore importanza la democrazia cristiana attribuisce agli effetti qualitativi che l'attuazione del programma Boeing-Aeritalia produrrà sull'ancor fragile tessuto industriale del Mezzogiorno.

Il riesame critico della prima ondata della industrializzazione meridionale ed insulare ha mostrato quanto deboli siano state le scelte di investimento fatte per comparti e tipologie che, ripetendo esperienze già collaudate e consolidate nel nord Italia, davano luogo ad aziende prive di competitività anche nello spazio più limitato del mercato nazionale, e divenivano ben presto, nel contesto dell'intero apparato industriale, elementi di appesantimento, di freno, e non di sviluppo.

L'insediamento dell'Aeritalia nella piana di Foggia (in un'area che per molti aspetti si presta felicemente a questo tipo di intrapresa) segna un importante punto di svolta nella politica di industrializzazione del Mezzogiorno e crea condizioni interessanti per una effettiva integrazione, con reciproco vantaggio, dei due sistemi industriali del nord e del sud d'Italia.

Che ad operare questa sutura sia chiamata, tra le altre, un'impresa a partecipazione statale come l'Aeritalia, da tempo bisognosa di valorizzare veramente le sue risorse tecniche ed umane, è, per noi democratici cristiani, particolarmente significativo. Lo è in un momento come questo, che vede il necessario e doveroso dibattito sul ruolo e le modalità di funzionamento delle partecipazioni statali degenerare più di una volta nella polemica pregiudiziale e distruttiva, dove il vezzo e l'attitudine radicale alla denuncia clamorosa finiscono, lo si voglia o no, per riesumare arcaiche contrapposizioni tra iniziativa pubblica e iniziativa privata.

Noi crediamo, per un'antica e mai smentita convinzione, nel ruolo vitale dell'iniziativa privata e nella funzione, ora controbilanciante, ora correttiva, ora interpretativa, di quella pubblica; la quale più agevolmente della prima può prestarsi a riequilibrare lo sviluppo economico tra vari settori del territorio e tra le classi sociali. Noi crediamo che le due sfere di iniziativa possano convivere armonicamente; anzi, siamo stati fra i primi in Italia ad intuire che nell'appropriata combinazione dei due ruoli si sarebbe dovuta cercare una delle occasioni più propizie per dare contenuto economico alla democrazia politica che siamo venuti faticosamente edificando dalla Resistenza ad oggi.

Dato in questo momento, nel mezzo di una polemica non sempre disinteressata, il nostro assenso al programma Boeing-Aeritalia vuole essere anche un atto di rinnovata fiducia nelle partecipazioni statali e, non certo di meno, anche nella iniziativa privata che all'interno della stessa Aeritalia è degnamente rappresentata dal più grande gruppo privato nazionale. Una fiducia, sia ben chiaro, che non ci spinge ad eludere, ma ad accettare sino in fondo il confronto sulla complessa realtà delle partecipazioni statali, il cui contributo allo sviluppo democratico della nostra economia deve essere sempre più puntualmente e scrupolosamente verificato.

Per le ragioni accennate, che assumono a loro fondamento gli elementi di giudizio e le valutazioni espressi nell'intervento dell'onorevole Ferrari-Aggradi e nella relazione dell'onorevole Molè, annuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

#### Presentazione di disegni di legge.

**BUCALOSSI, Ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BUCALOSSI, Ministro dei lavori pubblici.** Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Norme per l'aumento del limite tra grandi e piccole derivazioni di acque pubbliche per forza motrice »;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

« Norme per l'indizione del bando dell'appalto-concorso internazionale per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e per l'abbattimento delle acque alte nei centri storici ».

Mi onoro altresì presentare, a nome del ministro del commercio con l'estero, il disegno di legge:

« Istituzione del ruolo del personale di dattilografia del Ministero del commercio con l'estero ».

**PRESIDENTE.** Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

#### **Trasferimento di un disegno di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

**PRESIDENTE.** A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo l'assegnazione in sede legislativa del seguente disegno di legge, per il quale la IX Commissione (Lavori pubblici), che già lo aveva assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

« Norme per interventi straordinari di emergenza per l'attività edilizia » (3640).

Data l'urgenza del disegno di legge, propongo altresì, su particolare autorizzazione del Presidente della Camera, di derogare al termine di cui al predetto articolo 92.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione del disegno di legge: Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con memorandum, effettuato a Roma il 2 aprile 1974 (approvato dal Senato) (3722).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di

Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con *memorandum*, effettuato a Roma il 2 aprile 1974.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte del gruppo comunista ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Il relatore, onorevole Salvi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**SALVI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame riguarda tre scuole tedesche già funzionanti in Italia, quella di Roma e le due di Milano ed una scuola di Genova che dovrà avere dalle autorità tedesche lo stesso *status* delle tre precedenti. L'accordo ha valore di reciprocità per le scuole similari italiane che dovessero sorgere sul territorio della Repubblica federale di Germania; ed anzi tale trattamento è già riservato alla scuola media statale italiana di Stömpfen, vicino a Colonia. Tale accordo rientra nei fini perseguiti dagli scambi culturali tra i due paesi, ed in effetti, il 40 per cento dei frequentanti tali istituti è costituito da cittadini italiani. Il *memorandum* regola il funzionamento delle scuole tedesche in Italia, in ordine sia alle materie d'insegnamento, sia all'uso della lingua tedesca ed italiana, nonché al trattamento dei docenti, agli allievi partecipanti, alla equipollenza dei titoli delle scuole in questione con quelli rilasciati dalle scuole italiane. Sono inoltre previste ispezioni da parte italiana nelle suddette scuole e la partecipazione di un commissario italiano agli esami che in esse vengono svolti. Gli oneri sono tutti a carico della Repubblica federale tedesca.

Considerato il valore culturale dell'accordo e la sua reciprocità, si ritiene utile sollecitare un voto favorevole all'approvazione del disegno di legge, che ha già acquisito i pareri favorevoli della quinta e della ottava Commissione della Camera.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

**GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

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

RAICICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, un provvedimento quale quello in esame, che prevede l'approvazione e l'esecuzione di uno scambio di note e di *memorandum* non consente, certamente, un discorso ampiamente articolato. Desidero solo dire che il nostro gruppo è favorevole, in linea di principio, ad iniziative che consentano — come consente il disegno di legge in esame — un interscambio culturale tra due realtà anche così diverse e complesse, come la scuola italiana e la scuola tedesca. Restano, però, alcune osservazioni di merito che vorrei sottoporre all'attenzione dell'Assemblea, ed in particolar modo a quella del Governo. È auspicabile, cioè, che il sistema delle consultazioni continui tra i due Governi prosegua, e possa portare anche al miglioramento delle intese raggiunte.

Del resto, nella nota allegata al disegno di legge, proprio da parte tedesca è stata rilevata come necessaria la condizione che il contenuto del *memorandum* possa essere modificato, d'accordo tra le due parti, qualora ciò sia reso necessario dall'entrata in vigore di riforme scolastiche, nell'uno e nell'altro paese.

La data che abbiamo sotto gli occhi per quanto concerne il *memorandum* è quella del luglio 1972, una data — cioè — antecedente alla sostanziale modificazione — chiamiamola come vogliamo — delle strutture e degli ordinamenti della scuola italiana, avvenuta con l'entrata in vigore della legge n. 477 del 1973 e dei conseguenti decreti delegati; decreti la cui validità il Senato si appresta a riconoscere, se non erro, domani, anche per le scuole italiane all'estero. Per questa ragione, la nostra parte politica si fa carico di suggerire al Governo, nelle consultazioni periodiche che avrà con quello tedesco, di sottoporre all'attenzione di quest'ultimo anche la possibilità di introdurre nelle scuole considerate nel provvedimento in esame, con gli opportuni accorgimenti, i principi che sono stati riconosciuti validi, con la recente legislazione, per la scuola italiana. Tanto più che queste scuole non saranno frequentate soltanto da alunni di provenienza tedesca.

Restano alcune questioni che non sono del tutto chiarite nel *memorandum*. Voglio innanzitutto accennare ad una evidente distrazione in cui sono incorsi gli esperti che hanno redatto il *memorandum* stesso. Infatti, al

punto 10, si prevede che i giovani provenienti dalle scuole in questione possano accedere, dopo aver compiuto il quarto anno di frequenza nelle scuole stesse — praticamente, dopo il compimento del corrispondente obbligo scolastico in Italia — solamente all'istruzione scientifica e magistrale nelle scuole italiane, in tal modo limitando quello che è, nel nostro ordinamento, un diritto acquisito dalla legge 31 dicembre 1962, e cioè che dopo la scuola dell'obbligo si può accedere a tutto l'arco delle scuole italiane, dal liceo classico all'istituto professionale. In questo vi è una patente contraddizione, specie ove si consideri che in queste scuole tedesche è prevista la possibilità — come risulta dal punto 13 dello stesso *memorandum* — di una opzione per lo studio della lingua greca, e, quindi, è prevista la possibilità di una valenza di insegnamento classico per tale ordine di studi. Pertanto, non si comprende perché non sia poi possibile accedere, per esempio, al liceo classico italiano.

Restano altre questioni, quali quelle derivanti dal nuovo stato giuridico del personale scolastico. Pare incongruo, per esempio, che possa essere all'improvviso revocato, a richiesta delle scuole tedesche, il comando di docenti di ruolo senza che per questo, come di consueto avviene, venga richiesta una documentata dichiarazione di motivi. Rimane altresì incongruo il fatto che, pur prevedendosi la presenza di docenti italiani, si reputi impossibile reperire docenti italiani, beninteso di ruolo, per insegnamenti quali la geografia, la biologia e la fisica, cosa che mi pare veramente incredibile in città come Genova, Milano e Roma.

Restano, dunque, una serie di perplessità che sono suggerite, più che dall'articolato del provvedimento, dalle note accluse. Ad avviso del nostro gruppo, è cosa veramente strana l'aver posto, nella lettera con cui il governo tedesco dà accettazione del *memorandum*, come condizione il fatto che tale accordo valga anche per il *Land* di Berlino, laddove a me pare — e credo risulti da dati incontrovertibili — che la situazione internazionale di Berlino non sia configurabile con quella dei *Länder* della Repubblica federale tedesca.

Queste sono osservazioni che certamente non inficiano la validità dell'accordo in discussione; validità che, a nostro avviso, sarà tanto maggiore se effettivamente, con il dovuto giudizio ed accorgimento, avrà seguito, quanto contenuto nel punto primo del *memorandum*, vale a dire l'assicurazione secondo la quale la Repubblica federale tede-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

sca garantirà condizioni e trattamenti analoghi ad eventuali istituti scolastici italiani in quel paese.

Certo, nessuno di noi è favorevole ad una politica di proliferazione di scuole italiane all'estero; però, tenendo anche conto delle necessità dell'emigrazione e della necessità di un collegamento fra le due culture, italiane e germanica, credo che certe iniziative in questo campo risulterebbero opportune.

Tutti questi concetti, signor Presidente, che ho molto brevemente illustrato, sono contenuti in un mio ordine del giorno di cui spero che il Governo — nei successivi contatti con il governo della Repubblica federale tedesca, per il miglior funzionamento di queste scuole, nonché, nel quadro più generale di una politica rivolta al miglioramento dei rapporti culturali non solo fra Italia e Germania, ma possibilmente anche con altri paesi — vorrà tener conto.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Salvi.

**SALVI, Relatore.** Rinunzio alla replica, signor Presidente, rimettendomi a quanto affermato nel corso della mia relazione orale.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

**GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto riguarda il merito del provvedimento, debbo riferirmi alla relazione precisa, anche se sintetica, dell'onorevole Salvi, e quindi confermo che il Governo raccomanda, anche per ragioni di urgenza, l'approvazione del disegno di legge.

Circa le osservazioni emerse durante la discussione, debbo far presente all'onorevole Raich che accordi come questo di cui si discute l'approvazione si fondano anzitutto sul principio della reciprocità e non possono superare taluni limiti che sono impliciti nella difformità degli ordinamenti che entrano tra loro in rapporto. Quindi è evidente che il contenuto delle note che Italia e Germania si sono scambiate, mira ad assicurare l'esistenza nei due paesi di scuole che, pur ricavando la loro origine dai rispettivi ordinamenti statali, cerchino di soddisfare le esigenze

di un incontro linguistico e culturale che è tra gli obiettivi della politica culturale del Governo italiano. Quindi non c'è dubbio che, dal punto di vista politico, lo sforzo fin qui compiuto per giungere ad armonizzare nel miglior modo possibile questi due ordinamenti scolastici non è dal Governo stesso considerato esaurito, ma si può considerare come un impegno ancora aperto. Pertanto, poiché nella lettera del 2 aprile 1974 dell'allora ministro degli esteri Aldo Moro si confermava la disponibilità del Governo italiano, e poiché implicitamente si ammette da parte di entrambi i Governi, che l'accordo potrà essere modificato consensualmente qualora ciò sia reso necessario dall'entrata in vigore di riforme scolastiche nell'uno o nell'altro paese, è conforme all'accordo stesso che si possano iniziare, una volta ratificato, conversazioni amichevoli, e animate da buona volontà, per cercare di risolvere i problemi ancora controversi.

Quindi, per quanto riguarda l'eventuale utilizzazione da parte del Governo italiano della prevista facoltà di un aggiornamento consensuale di talune norme dell'accordo, posso assicurare che questa è appunto la volontà del Governo.

Per quanto riguarda il riferimento al *Land* di Berlino, devo precisare — come ho già detto in Commissione — che il riferimento al termine *Land* ha un valore prevalentemente linguistico: tale termine significa territorio, ma non infirma in alcun modo il significato dello *status* giuridico internazionale di Berlino che è da tutti riconosciuto, ed è riconducibile all'accordo quadripartito del 3 settembre 1971.

Per quanto concerne la tutela e la difesa del personale italiano che insegna nelle quattro scuole tedesche operanti in Italia, poiché anche in Commissione erano stati richiesti alcuni dati, sono in grado di confermare che il numero complessivo dei docenti di tali scuole è di 211, di cui 88 tedeschi e 123 italiani, il che conferma che l'uso della discrezionalità di cui le scuole tedesche godevano in questa materia è stato abbastanza equilibrato ed è ispirato a spirito di collaborazione.

Invito pertanto la Camera ad approvare il disegno di legge di ratifica dell'accordo in questione.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, identici nei testi del Senato e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

D'ANIELLO, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È approvato lo scambio di note tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con *Memorandum*, effettuato a Roma il 2 aprile 1974.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data allo scambio di note di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità alla clausola finale dello scambio di note stesso.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'unico ordine del giorno presentato. Se ne dia lettura.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

esaminato il disegno di legge n. 3722; considerato che nella nota del 2 aprile 1974 allegata al disegno di legge sopra citato è previsto che il contenuto del *memorandum* potrà essere modificato d'accordo tra i due paesi qualora ciò sia reso necessario dalla entrata in vigore di riforme scolastiche nello uno o nell'altro paese; che dopo la firma del *memorandum* (26-27 luglio 1972) nella Repubblica italiana è entrato in vigore un nuovo stato giuridico del personale e sono stati istituiti gli organi collegiali di governo della scuola attraverso la legge n. 477 del 1973 e i successivi decreti del Presidente della Repubblica;

invita il Governo:

a prendere le idonee iniziative perché anche nelle scuole tedesche funzionanti in Italia e frequentati da alcuni italiani si istituiscano, con gli opportuni adattamenti, i nuovi organi collegiali previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 416, e perché nella determinazione dei diritti e dei doveri del personale, si tenga altresì conto delle norme del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, in quanto applicabili;

ad adoperarsi per modificare il punto 10 del sopra citato *memorandum*, dove alla riga seconda le parole: " di istruzione scientifica e magistrale " vanno evidentemente in-

tese come: " di istruzione secondaria superiore ";

a valutare l'opportunità, secondo quanto previsto al punto 1 del *memorandum*, di istituire, in via sperimentale, sul territorio della Repubblica federale tedesca scuole di incontro dello stesso tipo, atte a favorire i rapporti culturali per i due paesi e a creare, specie nelle zone di emigrazione, una reale interazione tra i nostri lavoratori, la scuola che frequentano e la società in cui vivono.

(9/3722/1)

« RAICICH ».

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo ordine del giorno ?

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Poiché con l'ordine del giorno si invita il Governo ad avvalersi di una facoltà prevista dall'accordo per migliorarne la sua attuazione, il Governo lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Raicich, dopo le dichiarazioni del Governo, insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione ?

RAICICH. Non insisto.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 (3622).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Come la Camera ricorda, nella se-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

duta di ieri, la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Salvi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**SALVI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame assicura la continuità per l'intervento finanziario italiano, che era stato regolato dall'accordo concluso il 24 ottobre 1964 e ratificato con legge 26 giugno 1965, n. 930, per il decennio 1965-1974. Il Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino ha, nel decennio trascorso, svolto una importante attività di informazione, con particolare riguardo ad istruttori e quadri direttivi, accogliendo circa ottomila partecipanti, provenienti si può dire da ogni parte del mondo, e facendoli partecipare a seminari e colloqui. Si è passati dai 102 partecipanti dell'anno 1965 ai 1.345 del 1971 e degli anni seguenti, mentre per il 1975 ed i quattro anni successivi si prevede la partecipazione di 1.500 allievi per ciascun anno.

La durata dei corsi varia a seconda delle diverse discipline. I corsi « normali » sono della durata di tre mesi; quelli di tecnologia e per istruttori arrivano sino a sei mesi complessivi.

I corsi di carattere residenziale si possono raggruppare in quattro grandi categorie: corsi riservati ai dirigenti industriali; corsi riservati ai responsabili della formazione professionale; corsi riservati agli istruttori, con particolare riguardo alla meccanica ed all'elettrotecnica; corsi per i responsabili sindacali.

Il corpo insegnante del Centro si compone di oltre quaranta persone di diversa origine e nazionalità.

Le fonti di finanziamento sono costituite dal Governo italiano, dal *Bureau International du Travail*, dal Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo, dall'UNESCO, dall'IAEA, dalla FAO, dalle Comunità Europee e da altri paesi industrializzati. Il bilancio del Centro è passato da un milione di dollari, nel 1965, a circa 6,5 milioni di dollari nel 1973. L'Italia ha versato, negli anni scorsi, 1,370 miliardi di lire l'anno; sulla base dell'accordo in esame è previsto un versamento di 4,445 miliardi di lire l'anno, comprensivi dei contributi per borse di studio.

L'accordo in parola prevede che il contributo italiano si cumuli con finanziamenti, per una cifra almeno doppia, da parte delle altre fonti. Viene garantita all'Italia la partecipazione all'elaborazione del bilancio del Centro e all'amministrazione delle sue riser-

ve nonché la partecipazione all'elaborazione ed all'esercizio del programma del Centro.

L'accordo prevede la costituzione di una commissione mista con compiti di consulenza sulla preparazione e l'esecuzione del bilancio del Centro e l'erogazione delle borse di studio, la riduzione del contributo italiano nel caso di mancato versamento, da parte degli altri soggetti tenuti alla contribuzione, di una quota pari al doppio del contributo stesso, nonché la nomina di un esperto per valutare i costi ottimali di funzionamento del Centro e per raccomandare le misure che apparissero necessarie. La Commissione bilancio della Camera ha già dato parere favorevole ed io, nella mia qualità di relatore, raccomando alla Camera, a nome della Commissione esteri, di approvare il provvedimento.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario per gli affari esteri.

**GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Mi rimetto, anche per ragioni di brevità, a quanto esposto dall'onorevole relatore. Desidero soltanto sottolineare che l'accordo in parola, oltre al suo valore internazionale — trattandosi di una forma di collaborazione tra l'Italia ed il BIT — assume un significato particolare per quanto riguarda la politica di cooperazione con i paesi in via di sviluppo. Infatti, gran parte dello sforzo formativo che viene sviluppato da questo Centro è dedicato alla formazione di quadri dirigenti proveniente da quei paesi. Quindi, anche per questo significato morale e politico, oltre che per le considerazioni opportunamente svolte dall'onorevole relatore, il Governo raccomanda alla Camera l'approvazione del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, identici nei testi del Governo e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

**D'ANIELLO, Segretario, legge:**

**ART. 1.**

« È approvato l'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 ».

(È approvato).

#### ART. 2.

« Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 2 dell'accordo stesso ».

(È approvato).

#### ART. 3.

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 1.430.000.000 per l'anno finanziario 1975, si provvede mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo all'applicazione della convenzione europea del 21 aprile 1961, sull'arbitrato commerciale internazionale, firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 (3400).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo all'applicazione della convenzione europea del 21 aprile 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale firmato a Parigi il 17 dicembre 1962.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Il relatore, onorevole Salvi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**SALVI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'accordo al quale si riferisce il disegno di legge in esame mira a modificare nei rapporti fra gli Stati membri del Consiglio d'Europa, le disposizioni dell'articolo

IV della Convenzione internazionale di Ginevra per la nomina di arbitri nel caso di mancato accordo fra le parti. Questa deroga (come altre) ripete la sua validità dal paragrafo 7 dell'articolo X della Convenzione di Ginevra, e mira a regolare gli accordi arbitrali tra persone fisiche e giuridiche dei paesi occidentali.

La modifica apportata all'accordo di Parigi prevede che nei rapporti fra persone fisiche e giuridiche aventi residenza o sede negli Stati contraenti, le controversie inerenti alla costituzione e al funzionamento della giurisprudenza arbitrale siano deferite, a richiesta dalla parte che se ne fa promotrice, alla autorità giudiziaria e non, come attualmente previsto dai paragrafi 2 e 7 dell'articolo IV della convenzione di Ginevra, al presidente della camera di commercio competente per territorio o alla commissione speciale istituita con la convenzione stessa.

L'accordo è già entrato in vigore nei confronti dell'Austria, della Danimarca, della Francia e della Repubblica federale tedesca.

Aggiungo che il testo prevede le modalità per accedere all'accordo e per eventuali modifiche. Esso appare più consona alle norme vigenti dei paesi occidentali del Consiglio di Europa ed è anche per questo, in conclusione, che il relatore esprime parere pienamente favorevole all'approvazione del relativo disegno di legge di ratifica.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

**GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Il Governo concorda con il relatore e invita la Camera ad approvare il disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge identici nei testi del Governo e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

#### ART. 1.

« Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo relativo all'applicazione della Convenzione europea del 21

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

aprile 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale, firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 ».

(È approvato).

## ART. 2.

« Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 2, terzo comma, dell'Accordo stesso ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge verrà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972 (3218).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Azzaro.

AZZARO, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, molto brevemente, soprattutto per sottolineare l'importanza della ratifica dell'accordo in esame. Ciò soprattutto in considerazione del fatto che l'accordo di cui si tratta non è ancora entrato in vigore a titolo definitivo (anche se l'Italia, avvalendosi della clausola prevista dall'articolo 67, ne ha decretato l'applicazione provvisoria), dato che al momento esso non è stato ratificato dai governi che rappresentano almeno il 70 per cento delle importazioni, condizione, questa, essenziale ai fini, appunto, della sua definitiva applicazione.

Questo significa che la Comunità economica europea continua, in mancanza di questa ratifica, ad anticipare le quote spettanti al nostro paese, il che ci pone in una situa-

zione di disagio. Di qui l'urgenza dell'approvazione di questo provvedimento, necessario perché il nostro paese possa nello stesso tempo far fronte ai doveri assunti con la firma e giovare del contenuto dell'accordo stesso.

In secondo luogo, si tratta di un provvedimento particolarmente importante perché concretizza un accordo significativo tra paesi produttori e paesi consumatori nel delicato settore del cacao, introducendo alcune regole di comportamento, che saranno molto utili per una migliore disciplina del mercato internazionale. Occorre inoltre aggiungere, visto che i paesi consumatori sono quasi esclusivamente europei (gli Stati Uniti non partecipano a questo accordo) e che quelli produttori sono tutti paesi in via di sviluppo, che questo provvedimento rappresenta una tappa significativa sulla via della cooperazione tra paesi emergenti e paesi industrializzati.

Come si vede, importanti sono le ragioni per cui il Governo sollecita l'immediata approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge nel testo della Commissione che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge:

## ART. 1.

« Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972 ».

(È approvato).

## ART. 2.

« Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 67 dell'accordo stesso ».

(È approvato).

## ART. 3.

« È autorizzata la spesa derivante dalla partecipazione italiana all'accordo di cui all'articolo 1.

Le somme all'uopo necessarie saranno iscritte negli stati di previsione della spesa

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

del Ministero degli affari esteri per gli esercizi finanziari interessati ».

(È approvato).

## ART. 4.

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno 1975, valutato in lire 35 milioni, si provvede quanto a lire 17.500.000 a carico del fondo speciale di cui al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1974 e quanto a lire 17.500.000 mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero per l'anno 1975.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

**Per la discussione  
di una mozione.**

FORTUNA. Chiedo di parlare a norma dell'articolo 111 del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNA. Desidero chiedere, signor Presidente, la fissazione della data per la discussione della mozione n. 1-00070, firmata da me e da altri 26 deputati, già stampata e pubblicata sugli *Atti parlamentari*. Ciò è tanto più necessario se si considera, da una parte il fatto che la prossima settimana la Camera sospenderà i suoi lavori, e dall'altra la necessità che detta mozione (relativa alla circolare del Ministero dell'interno ai prefetti in tema di *referendum* sull'aborto) sia discussa tempestivamente. A quanto mi risulta domani non vi sarebbero provvedimenti da discutere in aula. Chiedo pertanto che la seduta di domani sia dedicata alla discussione della mozione stessa.

PRESIDENTE. Ricordo che, a norma del primo comma dell'articolo 111 del regolamento, su questa proposta possono intervenire il rappresentante del Governo, un oratore a favore ed uno contro.

Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, io non ho certo né l'autorità né la competenza per dare una risposta di merito alla richiesta ora avanzata dall'onorevole Fortuna. Posso, evidentemente, per rispetto della Camera, impegnarmi a informare il ministro competente perché venga, poi, nelle sedi più opportune, stabilita la procedura da seguire.

PICCOLI. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCOLI. Signor Presidente sono fortemente sorpreso di questa richiesta dell'onorevole Fortuna. Non entro nel merito della questione, ma osservo che la settimana scorsa si è riunita la Conferenza dei presidenti dei gruppi e, con l'accordo di tutte le parti, è stato disposto un certo programma per la settimana corrente e per la prossima.

Non so quanto valore istituzionale abbia la sede della Conferenza dei presidenti dei gruppi, presieduta dal Presidente della Camera; so, però, che è norma consueta e prassi costante quella di attenersi rigorosamente alle decisioni di quell'organo, soprattutto quando si è raggiunto l'accordo; quando l'accordo non si è raggiunto ogni deputato può venire in aula ed esprimere le sue opinioni. Devo anche dire che, di solito, soltanto di fronte ad avvenimenti di straordinaria importanza il programma indicato viene modificato, e spesso così è stato fatto.

Non ritengo che domani sia necessario discutere la mozione dell'onorevole Fortuna, perché non mi sembra che presenti tali caratteri di urgenza; ma soprattutto ritengo sbagliato farlo, proprio perché attribuisco grandissimo valore — come del resto tutti i presidenti dei gruppi che sanno quanto sia difficile trovare l'accordo sui programmi — all'accordo raggiunto e non mi sembra un criterio valido per il nostro buon metodo di lavoro non rispettare quello che è stato deciso di comune accordo. Concludendo, mi dichiaro dunque contrario a che l'Assemblea fissi per domani la data della discussione della mozione Fortuna n. 1-00070.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, la Presidenza desidera far presente che, anche a suo avviso, quanto ha detto l'onorevole Piccoli in merito agli accor-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

di dei capigruppo corrisponde a verità: gli impegni non prevedevano la discussione di questa mozione né per questa settimana né per la settimana prossima. È prevista, infatti, nei giorni 20, 21 e 22 maggio, la discussione del provvedimento per il riordinamento della pubblica amministrazione, della mozione sulle partecipazioni statali e delle autorizzazioni a procedere.

Siccome alla Conferenza dei capigruppo ha partecipato, dando anche la sua adesione al programma complessivo, il presidente del gruppo del partito socialista, chiedo all'onorevole Fortuna se intende insistere ugualmente sulla sua richiesta: egli ne ha il diritto, perché le decisioni dei capigruppo non sono vincolanti per i singoli deputati.

FORTUNA. Signor Presidente, l'autorità della Conferenza dei capigruppo e dei suoi componenti non viene messa minimamente in discussione ed ho il più profondo rispetto per questa alta assise. Il fatto è che il testo della mozione è stato comunicato a tutti i deputati soltanto oggi; e siccome non mi risulta che si sia tenuta oggi una riunione dei capigruppo, non vi è alcuna lesione delle decisioni di questo organo collegiale.

Siccome in base all'articolo 111 un deputato può chiedere che sia fissata la data soltanto quando la mozione sia stata stampata e comunicata, io ho potuto avanzare la mia richiesta soltanto oggi. Oggi l'ho fatto e non mi si può contestare — non a me, ma all'Assemblea — il diritto di fissare una data solo perché non vi è stata ancora un'altra Conferenza dei capigruppo.

PRESIDENTE. L'ho detto io prima di lei.

FORTUNA. Ho fatto questa precisazione, signor Presidente, perché non desideravo che la mia richiesta potesse assumere il significato di una contestazione della Conferenza dei capigruppo.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Fortuna, insiste affinché si voti la sua proposta di tenere seduta domani per discutere la sua mozione n. 1-00070?

FORTUNA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale proposta.

(È respinta).

### Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione segreta finale dei disegni di legge nn. 3567, 3622, 3218, 3722, 3400, oggi esaminati, che avrà luogo a norma dell'articolo 55, secondo comma, del regolamento.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione:

« Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali » (3567):

Presenti . . . . .	360
Votanti . . . . .	245
Astenuti . . . . .	115
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	239
Voti contrari . . . . .	6

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 » (3622):

Presenti e votanti . . . . .	360
Maggioranza . . . . .	181
Voti favorevoli . . . . .	348
Voti contrari . . . . .	12

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972 » (3218):

Presenti e votanti . . . . .	360
Maggioranza . . . . .	181
Voti favorevoli . . . . .	347
Voti contrari . . . . .	13

(La Camera approva).

« Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

Repubblica federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con *memorandum*, effettuato a Roma il 2 aprile 1974 » (approvato dal Senato) (3722):

Presenti . . . . .	360
Votanti . . . . .	245
Astenuti . . . . .	115
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . .	240
Voti contrari . . . . .	5

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo all'applicazione della Convenzione europea del 21 aprile 1961, sull'arbitrato commerciale internazionale firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 » (3400):

Presenti . . . . .	360
Votanti . . . . .	245
Astenuti . . . . .	115
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . .	240
Voti contrari . . . . .	5

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Accreman	Balasso
Achilli	Baldassari
Aiardi	Baldassi
Alesi	Baldi
Alfano	Ballardini
Aliverti	Ballarin
Allegri	Bandiera
Allera	Barba
Allocca	Barbi
Alpino	Bardelli
Altissimo	Bardotti
Amadeo	Bargellini
Amodio	Bartolini
Anderlini	Baslini
Andreoni	Bassi
Andreotti	Beccaria
Angelini	Becciu
Anselmi Tina	Belci
Antoniozzi	Bellisario
Armani	Belussi Ernesta
Armato	Benedetti
Arnaud	Berloffa
Ascari Raccagni	Bernardi
Assante	Bernini
Astolfi Maruzza	Bertè
Azzaro	Biagioni
Baccalini	Biamonte
Badini Confalonieri	Bianchi Alfredo
Baghino	Bianchi Fortunato

Biasini	Codacci-Pisanelli
Bignardi	Colombo Vittorino
Bini	Colucci
Bisaglia	Conte
Boffardi Ines	Corà
Bogi	Corghi
Boldrin	Costamagna
Boldrini	Cristofori
Bologna	Cuminetti
Bonifazi	D'Alema
Bonomi	D'Alessio
Borghi	Dall'Armellina
Borra	Dal Maso
Borromeo D'Adda	Damico
Bortolani	D'Angelo
Bortot	D'Aniello
Bosco	D'Arezzo
Botta	D'Auria
Bottarelli	de Carneri
Bottari	de' Cocci
Bova	Degan
Bressani	Del Duca
Brini	De Leonardis
Buffone	Delfino
Busetto	Dell'Andro
Buzzi	De Lorenzo
Caiati	Del Pennino
Caiazza	De Maria
Calvetti	De Marzio
Canestrari	de Meo
Capponi Bentivegna	De Mita
Carla	De Sabbata
Capra	Di Giannantonio
Carenini	Di Gioia
Cariglia	Di Giulio
Carrà	Di Leo
Carri	Di Puccio
Caruso	Di Vagno
Cassanmagnago	Donelli
Cerretti Maria Luisa	Drago
Castelli	Dulbecco
Castellucci	Elkan
Cataldo	Esposito
Catanzariti	Evangelisti
Catella	Fabbri
Cavaliere	Faenzi
Ceccherini	Federici
Ceravolo	Felici
Cerra	Ferrari-Aggradi
Cerri	Ferri Mario
Cervone	Fibbi Giulietta
Ciaci	Fioret
Ciaffi	Flamigni
Ciccardini	Fortuna
Cirillo	Foscarini
Ciuffini	Foschi
Coccia	Fracanzani
Cocco Maria	Fracchia



## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

Ceravolo	Martelli
Cerra	Maschiella
Cerri	Masullo
Ciacci	Miceli Vincenzo
Cirillo	Milani
Ciuffini	Mirate
Coccia	Niccolai Cesarino
Conte	Niccoli
Corghi	Noberasco
D'Alema	Pani
D'Alessio	Pegoraro
D'Angelo	Pellegatta Maria
D'Auria	Pellicani Giovanni
de Carneri	Pelizzari
Di Gioia	Perantuono
Di Giulio	Picciotto
Di Puccio	Piccone
Donelli	Pochetti
Dulbecco	Raffaelli
Faenzi	Raicich
Federici	Raucci
Fibbi Giulietta	Riela
Flamigni	Riga Grazia
Foscarini	Rognoni
Fracchia	Sbriziolo De Felice
Furia	Eirene
Gambolato	Scutari
Garbi	Sgarbi Bompani
Gastone	Luciana
Giovannini	Skerk
Giudiceandrea	Spagnoli
Gramegna	Stefanelli
Guglielmino	Talassi Giorgi Renata
Iperico	Tani
Jacazzi	Terraroli
Lamanna	Tesi
La Marca	Tessari
La Torre	Tripodi Girolamo
Lavagnoli	Triva
Leonardi	Vagli Rosalia
Lizzero	Vania
Lodi Adriana	Venegoni
Malagugini	Vespignani
Mancinelli	Zoppetti
Mancuso	

*Sono in missione:*

Cattaneo Petrini	Malfatti
Giannina	Mitterdorfer

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

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propon-

go alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

*alla II Commissione (Interni):*

« Contributo straordinario all'Ente teatrale italiano per il restauro del teatro Valle » (3732) (con parere della V e della VIII Commissione);

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

Senatori ZUGNO ed altri: « Interpretazione autentica delle norme contenute nei nn. 1 e 2 dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 639, avente ad oggetto l'imposta comunale sulla pubblicità e diritti sulle pubbliche affissioni » (approvato dalla VI Commissione del Senato) (3734).

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

**Approvazioni in Commissioni.**

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

*dalla IV Commissione (Giustizia):*

« Indennità di servizio penitenziario di cui all'articolo 4, ultimo comma, della legge 15 novembre 1973, n. 734 » (3696);

*dalla VIII Commissione (Istruzione):*

« Adeguamento dell'organico dei custodi e guardie notturne dei musei e scavi di antichità dello Stato » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (3731);

« Norme interpretative dell'articolo 12 del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, convertito, con modificazioni, nella legge 30 novembre 1973, n. 766, in relazione ai direttori e sperimentatori delle stazioni sperimentali per l'industria » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (3564);

*dalla XII Commissione (Industria):*

Senatori SIGNORI ed altri: « Modifica dell'articolo 40 della legge 11 giugno 1971, n. 426, sulla disciplina del commercio » (approvato dalla X Commissione del Senato) (3462); ALESI e SERRENTINO: « Interpretazione auten-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

tica dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 11 giugno 1971, n. 426, sulla disciplina del commercio » (3276); COSTAMAGNA: « Norme di autorizzazione a vendite congiunte al minuto e all'ingrosso » (3364), *in un testo unificato e con il titolo: « Modifiche agli articoli 1, 21 e 40 della legge 11 giugno 1971, n. 426 sulla disciplina del commercio »* (3462-3276-3364);

« Stanziamento di fondi per agevolare il finanziamento della esportazione » (*approvato dalla X Commissione del Senato*) (3694);

*dalla XIII Commissione (Lavoro):*

« Provvedimenti per la garanzia del salario » (*approvato dalla XI Commissione del Senato*) (3691).

#### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

*alla I Commissione (Affari costituzionali):*

MAZZARINO: « Norme di interpretazione autentica delle disposizioni di cui all'articolo 25, commi terzo, quarto e sesto della legge 28 ottobre 1970, n. 775, contenente modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1968, n. 249, concernente il riordinamento dell'amministrazione dello Stato » (4193) (*con parere della V Commissione*);

PROPOSTA DI LEGGE DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO: « Elezione unilaterale a suffragio universale diretto dei delegati italiani al Parlamento europeo » (3717) (*con parere della III Commissione*);

*alla II Commissione (Interni):*

LO BELLO ed altri: « Costruzione di impianti sportivi nel Mezzogiorno » (3689) (*con parere della V Commissione*);

*alla III Commissione (Esteri):*

« Ratifica ed esecuzione delle convenzioni in materia di doppie imposizioni firmate dall'Italia rispettivamente con la Zambia a Lusaka il 27 ottobre 1972, con la Tanzania a

Dar es Salaam il 7 marzo 1973 e con lo Zaire a Roma il 9 maggio 1973 » (3514) (*con parere della V e della X Commissione*);

*alla IV Commissione (Giustizia):*

BIGNARDI ed altri: « Modifica dell'articolo 639 del codice penale riguardante il deturpamento e l'imbrattamento di cose altrui » (3714);

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

BOFFARDI INES: « Revoca dell'autorizzazione a vendere a trattativa privata all'università di Genova il complesso immobiliare in Genova denominato ex caserma " Nino Bixio " e destinazione dello stesso ad uso ospedaliero » (3663) (*con parere della VIII e della XIV Commissione*);

ROBERTI ed altri: « Abolizione del cumulo fiscale dei redditi da lavoro dipendente » (3685) (*con parere della V Commissione*);

REGGIANI: « Riapertura dell'ufficio del registro e revoca della soppressione dell'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Oderzo » (3712) (*con parere della I Commissione*);

VALIANTE: « Modifica all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1032, che reca norme sulle prestazioni previdenziali a favore dei dipendenti civili e militari dello Stato » (3718) (*con parere della I e della IV Commissione*);

TRIVA ed altri: « Provvedimenti per la finanza locale » (3725) (*con parere della I, della II, della V e della X Commissione*);

Senatori ZUGNO ed altri: « Modificazione alle norme concernenti la produzione e il commercio della margarina » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (3735);

AZZARO ed altri: « Tonificazione del mercato delle cartelle fondiari e delle obbligazioni delle sezioni opere pubbliche per agevolare la ripresa edilizia » (3736);

*alla VII Commissione (Difesa):*

GUADALUPI: « Ristrutturazione del Servizio informazioni difesa (SID) » (3576) (*con parere della I, della II, della III e della IV Commissione*);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

MAZZARINO: « Abrogazione dell'articolo 149 del testo unico sull'istruzione universitaria approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592 » (2956);

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

BUSETTO ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 dicembre 1953, n. 959, recante norme sulle acque e sugli impianti idroelettrici nonché all'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, e successive modificazioni » (3702) (con parere della II e della XI Commissione);

alla X Commissione (Trasporti):

VALIANTE: « Disposizioni per la circolazione dei motoveicoli di piccola cilindrata e per prevenire lo "scippo" » (3699) (con parere della IV Commissione);

alla XII Commissione (Industria):

COSTAMAGNA: « Disciplina del commercio ambulante » (3701) (con parere della I, della II e della IV Commissione);

alla XIV Commissione (Sanità).

BOFFARDI INES: « Disposizioni per l'utilizzazione temporanea — da parte degli enti ospedalieri — delle disponibilità finanziarie dei medesimi previste dall'articolo 14, punto 4), del decreto-legge 8 luglio 1974, n. 264, convertito, con modificazioni, in legge 17 agosto 1974, n. 386 » (3662) (con parere della V Commissione).

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

D'ANIELLO, Segretario, legge le interrogazioni, l'interpellanza e la mozione pervenute alla Presidenza.

#### Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 20 maggio 1975, alle 17:

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

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme sul riordinamento della pubblica amministrazione (approvato dal Senato) (3157);

— Relatore: Olivi.

3. — *Discussione di mozioni sulle partecipazioni statali.*

4. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

Contro il deputato Palumbo, per il reato di cui all'articolo 103, nono comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale (violazione dei limiti massimi di velocità) (doc. IV, n. 216);

— Relatore: Cavaliere;

Contro il deputato Trombadori per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 595, primo e secondo capoverso, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 219);

— Relatore: Felisetti;

Contro il deputato Pompei, per il reato di cui all'articolo 319, primo comma, del codice penale (corruzione per un atto contrario ai doveri di ufficio) (doc. IV, n. 221);

— Relatore: Felisetti.

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

FRACANZANI ed altri: Legge cornice e disposizioni transitorie in materia di cave e torbiere (813);

GIRARDIN ed altri: Nuove norme in materia di ricerca e coltivazione delle cave e delle torbiere (1039);

— Relatore: Girardin.

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

Norme per la riscossione unificata dei contributi e la ristrutturazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (nuovo testo della Commissione) (2695-bis);

e delle proposte di legge:

D'INIZIATIVA POPOLARE (2); LONGO ed altri (26); LAFORGIA ed altri (93); ZAFFANELLA ed altri (97); ANSELMI TINA ed altri (107); ZAFFANELLA ed altri (110); BIANCHI FORTUNATO ed altri (183); BONOMI ed altri (266); BONOMI ed altri (267); MAGGIONI (436); BONOMI ed altri (462); ROBERTI ed altri (580); FOSCHI (789); BERNARDI ed altri (1038); BIANCHI FORTUNATO ed altri (1053); ZANIBELLI ed altri (1164); BIANCHI FORTUNATO e FIORET (1394); SERVADEI ed altri (1400); SERVADEI ed altri (1401); CARIGLIA

(1444); BOFFARDI INES e LOBIANCO (1550); ROBERTI ed altri (1631); CARIGLIA ed altri (1692); BORRA ed altri (1777); BORRA ed altri (1778); PISICCHIO ed altri (1803); CASSANO ed altri (2029); SAVOLDI ed altri (2103); CARIGLIA ed altri (2105); LAFORGIA ed altri (2130); GRAMEGNA ed altri (2139); MANCINI VINCENZO ed altri (2153); POCHETTI ed altri (2342); POCHETTI ed altri (2343); BOFFARDI INES ed altri (2353); SINESIO ed altri (2355); PEZZATI (2366); ROBERTI ed altri (2375); BIANCHI FORTUNATO ed altri (2439); IOZZELLI (2472); BONALUMI ed altri (2603); ZAFFANELLA e GIOVANARDI (2627);

— *Relatori*: Bianchi Fortunato e Mancini Vincenzo.

7. — *Discussione dei progetti di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento)*:

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore*: MAZZOLA;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

— *Relatore*: de Meo;

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore*: Mazzola;

VINEIS ed altri: Costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sui

responsabili, promotori, finanziatori e fiancheggiatori della riorganizzazione del disciolto partito fascista (*urgenza*) (608);

LETTIERI ed altri: Norme di attuazione degli articoli 65, 67 e 69 della Costituzione sullo stato giuridico ed economico dei membri del Parlamento; e disposizioni sulla pubblicità dei redditi e dei patrimoni di titolari di cariche elettive e di uffici amministrativi e giudiziari (2773);

*e delle proposte di legge costituzionale*:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore*: Codacci-Pisanelli;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore*: Galloni.

8. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento)*:

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore*: De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANELI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

**La seduta termina alle 20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MARIO BOMMEZZADRI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZA  
E MOZIONE ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CORGHI, BALLARDINI, GRAMEGNA, MORO DINO, LIZZERO E GUERRINI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se sia a conoscenza della devastazione, mediante incendio, per opera fascista, della sede della FILEF di Coburg (Melbourne).

Per conoscere quali iniziative il Governo intenda intraprendere in collaborazione con le autorità australiane per garantire la normale attività delle organizzazioni democratiche degli emigrati in Australia e quali direttive ha impartito al console generale d'Italia a Melbourne.

Gli interroganti sottolineano che il succitato atto teppistico è stato il coronamento di una campagna diffamatoria contro le forze democratiche che hanno partecipato alla Conferenza nazionale dell'emigrazione. Campagna a cui hanno partecipato giornali in lingua italiana editi in Australia che ricevono appoggi e sovvenzioni da parte governativa italiana. (5-01041)

CIRILLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere —

in relazione agli incidenti verificatisi domenica 4 maggio 1975 nello stadio comunale di Benevento nel corso della partita di calcio tra le squadre del Bari e del Benevento, e che si sono conclusi con un grave bilancio di feriti, il cui numero è notevolmente superiore a quello registrato all'ospedale civile di Benevento dove solo una parte degli stessi feriti è stata ricoverata o assistita, e di danni;

premesso che alcuni aspetti dell'avvenimento sportivo (l'essere quasi decisivo ai fini della promozione di una delle due squadre; lo svolgersi dopo che nelle domeniche precedenti altri incidenti avevano avuto luogo in diverse città in occasione di partite in cui era impegnata una delle due squadre) non potevano essere ignorati dai responsabili dell'ordine pubblico;

considerato che prima che avesse inizio la partita si erano già verificati numerosi atti di violenza, tutti segnalati alle competenti autorità, quali il rifiuto di pagare il conto in alcuni ristoranti cittadini da parte di vari gruppi di persone, e l'ingresso nello

stadio avvenuto con la intimidazione del personale addetto al controllo della porta di accesso da parte di centinaia di persone che si erano rifiutate di pagare il biglietto — per quali motivi:

a) il servizio di ordine pubblico nello stadio era del tutto inadeguato;

b) la forza pubblica non sia intervenuta per gli episodi di violenza che hanno preceduto gli incidenti avvenuti nello stadio;

c) non sia stato fermato alcuno dei teppisti che hanno scatenato gli incidenti, che costituivano gruppi ben individuabili e che erano armati di bastoni di ferro (con uno di questi è stato ferito un agente) e catene di ferro, e soltanto a lunga distanza di tempo e tardivamente sono giunti in città nuovi reparti di forza pubblica;

se ritenga, in considerazione dei fatti sopra esposti, che il modo di impiego, in quanto a tempestività ed efficienza, della forza pubblica richiede un deciso cambiamento, che non può non derivare da precise direttive del Governo. (5-01042)

MASCHIELLA, MILANI E D'ANGELO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere, in relazione agli aumenti di alcuni combustibili decisi dal CIPE nella seduta del 13 maggio 1975:

a) quali siano i « nuovi criteri » adottati dal CIPE per stabilire i costi disaggregati dei combustibili liquidi e gassosi derivanti dal petrolio;

b) in particolare, per conoscere in base a quali criteri il CIPE abbia stabilito l'aumento dei costi di « distribuzione » di lire 8 al chilogrammo, di lire 5 per i costi di « raffinazione », di lire 5 al litro per il gas liquefatto e di lire 8 per il gasolio da trazione;

c) se ritenga che gli aumenti concessi dal CIPE rappresentano, da una parte, un cedimento alle pretese dei petrolieri e dall'altra una nuova stretta di vite per i consumi popolari (gas da trazione e gas in bombole da cucina) ed un notevole aggravio dei costi industriali in genere (petrolio liquido, gasolio da trazione);

d) se ritenga, infine, di riconsiderare tutta la materia del costo dei combustibili liquidi e gassosi nel quadro di una revisione globale degli oneri insostenibili che vengono a gravare sulle masse e sui consumi popolari a causa della struttura vigente nel sistema fiscale del nostro paese che grava essenzialmente sulle imposte indirette e sulle imposizioni dirette che colpiscono i redditi da lavoro. (5-01043)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**BIAMONTE.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

se l'asilo infantile nel comune di Ispani (Salerno) è di proprietà comunale ovvero altri enti o privati possono avanzare dei diritti sull'immobile;

se la parrocchia di San Cristofaro, che gestisce lo stesso asilo, ha dei diritti sull'edificio derivanti dalla proprietà del terreno sul quale è stato costruito l'edificio.

Allo scopo di chiarire la vertenza, si chiede quali iniziative si vorranno prendere allo scopo di legittimare la proprietà dell'edificio scolastico la cui costruzione è stata realizzata con i fondi messi a disposizione dalla Cassa per il mezzogiorno. (4-13636)

**BIAMONTE.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso che ad altra analoga interrogazione non è stata data ancora risposta — se e quando si vorranno adottare definitivi e concreti provvedimenti nei confronti di un martire del fascismo, di un cittadino a cui venne negata la libertà e il diritto al lavoro e alla vita, di un cittadino che con la sua forza morale e politica ha dato un indimenticabile contributo all'edificazione dello Stato repubblicano e democratico e che ora attende l'assegno vitalizio di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 96.

L'antifascista risponde al nome di Granata Domenico nato il 9 febbraio 1893, a Scafati (Salerno) dove risiede alla via N. Sauro, n. 8. (4-13637)

**BIAMONTE.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che precise disposizioni di legge stabiliscono che nei capitolati di appalto attinenti alla esecuzione di opere pubbliche deve essere inserita la clausola esplicita determinante l'obbligo per il beneficiario o appaltatore di applicare o fare applicare nei confronti dei lavoratori dipendenti condizioni non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi di lavoro della categoria e della zona previa la revoca del beneficio, ovvero l'esclusione del responsabile da qualsiasi appalto — i motivi per i quali a Salerno e provincia enti pubblici affidano la-

vori a tipografie che praticano il sottosalarario e quali iniziative verranno prese allo scopo di sollecitare l'ispettorato del lavoro per un opportuno intervento nei confronti degli enti che non rispettano la norma in premessa.

(4-13638)

**MIOTTI CARLI AMALIA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se gli insegnanti entrati in ruolo il 1° ottobre 1974, in base all'articolo 17 della legge n. 477, avendo già maturato l'anno di prova, potranno chiedere il trasferimento di sede per l'anno scolastico 1975-76; infatti l'ordinanza per i trasferimenti, degli altri insegnanti di ruolo e non di ruolo, testé uscita, non fa alcun cenno ai suddetti docenti entrati in base all'articolo 17, i quali ignorano pertanto quale sarà la loro sorte. (4-13639)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se rispondano a verità e per quali entità le voci di fuga dei capitali dall'Italia per investimenti marittimi occultati con le cosiddette bandiere ombra, e per sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo per combattere un fenomeno tanto scandaloso e tanto diffuso. (4-13640)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per avere notizie precise sugli scopi e sui risultati del recente viaggio ufficiale del governatore della Banca d'Italia a Mosca; ed anche per sapere quale sia lo stato attuale dell'interscambio tra Italia e URSS almeno sul piano valutario. (4-13641)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se, date le polemiche che vi sono state, il Governo — proprio col fine di fugare dubbi, incertezze e confusioni — voglia pubblicare un libro bianco sull'Ente cinema, specificando quali film siano stati prodotti in questi ultimi tre anni, quali siano stati distribuiti o acquistati e con quale esito finanziario, in considerazione di quello che si è speso e incassato per ciascun film. (4-13642)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

1) se risponda al vero che l'EFIM, il cui scopo è quello di gestire industrie meccaniche,

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

sia seriamente impegnato, soprattutto finanziariamente, in attività connesse al reperimento della carne e con l'allevamento del bestiame, anche all'estero;

2) se giudichino opportuno a questo punto l'istituzione di una finanziaria autonoma zoo-carni per realizzare e coordinare l'intervento pubblico in una materia tanto delicata quale è quella della importazione delle carni e dell'allevamento del bestiame considerando anche che altri gruppi statali — come la Standa — dispongono di una enorme rete di punti di vendita della carne. (4-13643)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere a che punto sia il passaggio del patrimonio forestale dello Stato alle Regioni, così come prescrive la Costituzione;

per conoscere anche se lo Stato abbia rinunciato definitivamente all'idea di formarsi un nuovo patrimonio forestale con l'acquisizione di nuove aree con le proprietà demaniali esistenti soprattutto nelle zone di montagna. (4-13644)

**IANNIELLO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della marina mercantile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza dei provvedimenti adottati dal commissario governativo del Consorzio autonomo del porto di Napoli a favore di parte del personale, senza attendere la preventiva approvazione del regolamento organico come previsto per legge.

Le promozioni e gli avanzamenti effettuati, in questi ultimi tempi, infatti, appaiono arbitrari e discriminatori in quanto non sono stati preceduti né da valutazione comparativa, né da esami, né da scrutini.

Per i riflessi che tali provvedimenti determinano sul restante personale, gli stessi sono in aperta violazione dello statuto dei lavoratori, in quanto pregiudicano e compromettono le possibilità di carriera degli aventi diritto.

L'interrogante chiede, in particolare, di conoscere quali urgenti provvedimenti intendano adottare e quali misure saranno promosse per ristabilire il rispetto della legalità nell'ambito del Consorzio autonomo del porto di Napoli, nonché quali riparazioni si intendano offrire a quanti, per effetto dei provvedimenti adottati, potrebbero essere ingiustamente danneggiati.

Si chiede altresì di sapere in base a quale criterio sono stati operati continui spostamenti di lavoratori e sono stati creati nuovi fantomatici servizi, i quali proprio perché non rispondenti ad alcuna logica potrebbero ingenerare l'erroneo sospetto di essere stati effettuati per rappresaglia politica e sindacale, così come hanno avuto a denunciare le organizzazioni sindacali della CISL e della CGIL, con lettere indirizzate al « commissario » in data 28 aprile 1975. (4-13645)

**FERRI MARIO, GIOVANARDI E ZAFFANELLA.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che il personale delle ex case di cura dell'Istituto nazionale della previdenza sociale ha espresso un'opzione per continuare la propria attività alle dipendenze del suddetto istituto, opzione che ha interessato circa 700 lavoratori —:

a) se sia a conoscenza dei gravi provvedimenti che la direzione dell'INPS intende adottare trasferendo in sedi lontane da quelle in cui attualmente risiedono per servizio i dipendenti interessati, provocando casi di estrema difficoltà a lavoratori che ormai da anni hanno organizzato il proprio modo di vivere in maniera difficilmente dissociabile dall'attuale residenza;

b) se sia, inoltre, a conoscenza di casi in cui molti hanno dovuto avvalersi, per esigenze di famiglia, della collaborazione del lavoro del coniuge, di casi in cui molti lavoratori hanno assunto impegni gravosi per sottrarsi ai crescenti canoni di affitto acquistando alloggi tuttora in via di riscatto e di altre difficili ed immaginabili circostanze che si verificano in una situazione del genere;

c) se, infine, sia possibile, anche in considerazione del fatto che l'ente ha di recente deliberato l'ampliamento dell'organico delle proprie sedi di 3.500 posti, intervenire presso gli organi responsabili dell'istituto perché venga adottato il normale inserimento di poche unità degli ex ruoli sanatoriali presso le attuali sedi di residenza. (4-13646)

**BELLUSCIO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se ritenga di dover rinnovare la circolare diramata nel 1970 dal Ministro dell'epoca tendente a prorogare la locazione delle case INCIS da parte degli ufficiali e dei sottufficiali delle forze armate in quiescenza in attesa che sia disciplinata la materia. (4-13647)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

SERVELLO E BOLLATI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premessa la grave situazione denunciata dal consiglio del 5° circolo di Pavia, riunito in seduta ordinaria in data 4 aprile 1975, in ordine alla mancata assegnazione del personale occorrente per il funzionamento dell'ufficio di segreteria della direzione didattica — quali provvedimenti s'intenda adottare e con l'urgenza che il caso richiede, per ovviare agli inconvenienti lamentati che, oltre a vanificare il regolare funzionamento degli organi collegiali ed a nuocere al normale andamento dei servizi scolastici, costituiscono, in atto, un triste esempio di sfruttamento di un lavoratore, quale è il segretario del circolo didattico, che deve provvedere da solo a tutte le non lievi incombenze previste dall'ordinamento. (4-13648)

LAURO, ROBERTI, DI NARDO, ALFANO, CHIACCHIO, COTECCHIA E PIROLO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere, anche in relazione alla improvvisa sostituzione del commissario del Consorzio autonomo per il porto di Napoli, ammiraglio Murzi, con il nuovo commissario ammiraglio Giometti:

a) i motivi per i quali, malgrado il termine perentorio dei sei mesi fissato nel decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, con il quale fu istituito il nuovo consorzio autonomo del porto, a tutt'oggi non sia stata ancora costituita l'ordinaria amministrazione del consorzio medesimo, con la nomina degli organi consortili regolari (assemblea, consiglio direttivo, presidente);

b) se la successiva nomina commissariale dell'ammiraglio Giometti in sostituzione del precedente ammiraglio Murzi, rappresenti nuova illegittima proroga *sine die* dell'amministrazione straordinaria commissariale, con patente inadempienza e violazione del termine dei sei mesi suddetti; inadempienza e violazione che si palesano tanto più gravi, in quanto già il regime commissariale originario fu disposto dal Governo con decretazione di urgenza, che fu poi ratificata dal Parlamento proprio con la condizione del termine tassativo dei sei mesi per la costituzione della amministrazione ordinaria;

c) se, ed in quale termine, infine, in considerazione di tutto quanto sopra, il Governo voglia disporre la formazione degli organi ordinari per l'amministrazione del consorzio, provvedendo, se del caso, con proprie iniziative, alla colpevole carenza da parte del-

la regione Campania nella indicazione dei propri rappresentanti.

Gli interroganti sottolineano che le doglianze e le richieste suddette appaiono motivate, oltre che dalle patenti violazioni sopra denunciate, anche e soprattutto dallo stato di gravissima crisi cui è stato portato il porto di Napoli con la caduta verticale del traffico e con la contemporanea assurda assunzione per chiari fini politici di varie centinaia di nuovi addetti e con la minaccia di nazionalizzazione dei servizi ed impianti finora affidati alla privata iniziativa, con pericolo di sempre maggiore paralisi dello sviluppo di così vitale centro propulsivo dell'attività cittadina e nazionale. (4-13649)

ROBERTI, CASSANO, BORROMEO D'ADA, BOLLATI E DE VIDOVICH. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se ritenga, in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 1124 del 1965, articolo 3, rimasto finora inoperante, aggiornare la tabella delle malattie professionali (allegato 4 al testo unico n. 1124 del 1965), in relazione all'elenco delle malattie provocate dal lavoro, di cui al decreto ministeriale 18 aprile 1973, per le quali è fatto obbligo ai sanitari di procedere alla denuncia delle stesse all'ispettorato del lavoro ed in relazione altresì alle nuove forme di tecnopatie che nel periodo decennale intercorso dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, si sono manifestate. (4-13650)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia vero che il grave deficit della «Terni siderurgica» — nonostante il buon andamento del settore siderurgico — sia dovuto essenzialmente ad una errata politica degli interventi. In particolare, come hanno sottolineato vari organi di stampa, negli ultimi tre anni si sarebbero investiti 1.000 miliardi in impianti di scarsa produttività, perché si è sbagliata sia la scelta degli impianti sia la programmazione degli interventi, come nel caso di laminatoi, costati decine di miliardi, senza che fossero pronti a monte gli impianti dei semi-prodotti, necessari per alimentare i laminatoi. (4-13651)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere, ove fosse verificata la notizia ripresa da vari organi di stampa, dell'«interesse» dell'Alfa Romeo per

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

la Innocenti, quale sarebbe l'ammontare dell'operazione e quali le prospettive sul piano occupazionale e produttivo, attese le attuali difficoltà del mercato automobilistico.

(4-13652)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della sanità.* — Per avere notizie a proposito del caso Alecce, l'industriale farmaceutico arrestato per ordine del pretore di Roma.

Se il Ministero della sanità abbia disposto il sequestro dei medicinali per i quali Alecce è stato incriminato e se in linea generale il Ministero voglia disporre controlli per campione e di tanto in tanto sui farmaci messi in commercio in modo da garantire la massa dei consumatori e soprattutto dei malati sulla genuinità dei farmaci stessi.

(4-13653)

**FAENZI, DULBECCO, BONIFAZI, CIACCI E NICCOLI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza del malcontento che esiste fra i dipendenti degli ex ospedali INPS, che hanno optato per mantenere il rapporto di impiego con l'istituto e che, a seguito della circolare del 2 agosto 1974, n. 1812806, si vedono minacciati di essere trasferiti in sedi distanti dai rispettivi luoghi di origine o da quelli in cui prestavano servizio al momento della costituzione degli enti ospedalieri.

È da notare, infatti, che questi dipendenti, dopo anni di trasferimenti e di permanenze in sedi distanti e precarie, con la circolare in questione vedono il pericolo di dover iniziare un nuovo tirocinio e di dover sopportare nuovi sacrifici che colpiscono i loro interessi e quelli delle loro famiglie.

Per tali ragioni chiedono di conoscere se il Governo ritenga opportuno e possibile procedere con criteri di umanità e di giustizia e accogliere le singole istanze sia attraverso il mantenimento in soprannumero, sia utilizzando allo scopo una parte dei 3.500 posti in organico decisi recentemente, sia consentendo il trasferimento di tali dipendenti INPS ad altri uffici statali e parastatali che sono carenti di personale.

(4-13654)

**BINI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere per quale motivo non sia stata data risposta al ricorso presentato in data 29 marzo 1972 dal signor Francesco Tussani avverso il mancato riconoscimento

ai fini della carriera ed economici, del servizio militare di leva secondo le norme di cui al decreto-legge 19 giugno 1970, n. 370.

(4-13655)

**LAFORGIA.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali siano i motivi che ostacolano la rimozione dei binari della ferrovia Bitonto-Santo Spirito (Bari), ormai da tempo inutilizzati, nel tratto terminale che interessa la frazione di Bari-Santo Spirito.

L'esistenza di tale fascio di binari, oltre a creare grave preoccupazione di ordine igienico-sanitario in quanto la zona è diventata ricettacolo di rifiuti, non consente di poter destinare il suolo a strada contribuendo pertanto a risolvere gravi problemi di viabilità.

(4-13656)

**LAFORGIA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se nel programma dei lavori dell'ANAS sia prevista a breve scadenza la sistemazione del tratto rivierasco della strada statale n. 16 « Adriatica » contiguo all'abitato di Bari e comprendente le frazioni di Palese e Santo Spirito.

L'adeguamento del suddetto tratto di strada statale alle effettive esigenze della circolazione costituisce motivo di estrema urgenza in considerazione della gravità della situazione viaria per il notevole traffico e tenuto conto anche dei progetti più volte programmati dall'ANAS e che non hanno avuto mai pratica realizzazione.

(4-13657)

**LAFORGIA.** — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per risolvere il grave problema venutosi a creare a seguito della sospensione della lavorazione dei petroli nella raffineria Stanic di Bari con notevoli danni per tutto il personale dipendente, nonché per le negative implicazioni economiche e sociali derivanti dalla mancata efficienza di questo importante insediamento industriale del Mezzogiorno.

In alternativa al mantenimento di una effettiva e valida attività di raffinazione a Bari i lavoratori della Stanic hanno proposto una riconversione della raffineria verso una attività affine quale per esempio la chimica secondaria che sarebbe particolarmente indicata, oltre che per motivi generali comuni con

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

gli interessi economici nazionali e locali, soprattutto perché potrebbe utilizzare un personale altamente qualificato quale quello di cui oggi dispone la Stanic e tutta una serie di attrezzature ed infrastrutture già esistenti. (4-13658)

**SALVATORI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione e al Ministro per le regioni.* — Per conoscere — premesso:

che dopo un anno e mezzo dalla scadenza del consiglio di amministrazione del patronato scolastico di San Paolo Civitate l'8 aprile 1975 si è proceduto alla votazione per la nomina del presidente, della giunta e alla segnalazione del segretario-direttore alla regione;

che la regione Puglia nonostante sollecitata dal presidente del patronato non ha inteso fin qui emettere il decreto di nomina del nuovo segretario-direttore — quali siano le ragioni di tale mancato adempimento e se eventualmente le stesse siano riconducibili alle stesse ragioni che hanno determinato il ritardo di un anno e mezzo per la nomina del nuovo organo per pressioni di qualche piccolo personaggio politico locale. (4-13659)

**SANZA.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere la possibilità di realizzare una fermata intermedia tra Potenza e Tiera, sulla linea ferroviaria interessata dallo Stato e dalle ferrovie Calabro-Lucane tra Potenza superiore e Avigliano, esattamente all'altezza del chilometro 110, zona densamente popolata.

Si vuole inoltre far consapevole che nella zona interessata, denominata Cugno delle Brece, al chilometro 110 esiste già un casello ferroviario in stato di abbandono che potrebbe essere ripristinato per favorire la pendolarità di un rilevante numero di abitanti. (4-13660)

**SALVATORI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro per le regioni e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere quali interventi intendano adottare, con urgenza, per risolvere la grave situazione dell'approvvigionamento idrico delle popolazioni del comune di Monte Sant'Angelo, in conseguenza anche delle perdite che si verificano nella condotta, vecchia

ed ormai fatiscente, ascendente da Manfredonia.

Si renderebbe necessaria ed urgente la realizzazione di una nuova condotta idrica ed a tale riguardo risulta che in effetti l'EAAP ha da tempo affrontato un progetto di opere per la costruzione di una diramazione nuova per Monte Sant'Angelo e per il Gargano sud, che, se attuata risolverebbe soddisfacentemente il problema. Si chiede pertanto il sollecito finanziamento di tale opera. (4-13661)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere che fine facciano gli avanzi di gestione sugli stanziamenti per le pensioni di guerra, considerando che per ragioni naturali esiste una enorme falce fra i mutilati ed invalidi di guerra;

per suggerire al Governo se ritenga valida l'opportunità di trovare una soluzione per dividere fra i mutilati superstiti le partite di pensione che si chiudono. (4-13662)

**LO BELLO.** — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere —

premessi che la società « SNAV Aliscafi » di Messina sembra aver deciso di ridurre il servizio di collegamento tra Messina e Reggio Calabria da 17 a 12 ore giornaliere e di sopprimerlo totalmente dal prossimo mese di settembre 1975;

considerato che tali decisioni determinerebbero grave danno all'economia delle zone interessate, soprattutto in relazione alle difficoltà cui andrebbero incontro i viaggiatori che si servono dei trasporti aerei che fanno capo all'aeroporto di Reggio Calabria —

quali iniziative intendano adottare con urgenza per assicurare la continuità dei servizi di collegamento tra le due città e per mantenere gli attuali servizi degli aliscafi (dalle ore 6 alle 23). (4-13663)

**MIGNANI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

1) i motivi del grave ritardo dell'Ispettorato istruzione artistica nella emissione dei decreti di ricostruzione della carriera al personale di ruolo negli istituti d'Arte, in applicazione dei decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, nn. 1077 e 1079, della legge 24 maggio 1970, n. 336, e del decreto-legge 19 giugno 1970, n. 370, convertito nella legge 26 luglio 1970, n. 576.

Tale lentezza si riflette poi in altri anni di attesa delle pensioni definitive, in caso di collocamento a riposo;

2) quali provvedimenti intenda adottare con urgenza per superare i ritardi e per eliminare disfunzioni organizzative e carenze operative nelle quali si introducono pressioni e favoritismi o richieste di informazioni e sollecitazioni senza esito, che concorrono a determinare ulteriori perdite di tempo e crescente malcontento in coloro che da quasi cinque anni attendono l'applicazione delle suddette leggi. (4-13664)

**LA MARCA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste, della difesa e dell'interno.* — Per sapere — premesso:

che l'infestazione delle cimici del grano duro nelle zone interne della Sicilia ha assunto ormai le proporzioni di un vero e proprio disastro per l'economia agricola dell'isola e per decine di migliaia di famiglie di coltivatori delle province di Caltanissetta, Palermo e Agrigento;

che nonostante gli sforzi compiuti fino ad ora dalla regione siciliana con l'impiego di due elicotteri sono stati disinfestati poco più di ottomila ettari di seminato, mentre si calcola che le zone da disinfestare raggiungano ormai una superficie di oltre cinquantamila ettari;

che tecnici e scienziati accorsi sui luoghi colpiti dal terribile parassita prevedono una inarrestabile distruzione del raccolto in aree sempre più vaste;

che di fronte al limitato intervento della regione siciliana, la situazione impone impegni e misure eccezionali anche da parte dello Stato —

quali misure il Governo intenda adottare anche in ordine alle pressanti richieste che in questi giorni provengono dalle popolazioni agricole interessate (come quella di Villalba in provincia di Caltanissetta dove, da tre giorni, il municipio risulta occupato dai contadini per protesta contro l'inerzia delle autorità in quella zona fortemente infestata dalla cimice del grano), dalla stampa, dalle associazioni contadine e dalla stessa regione siciliana.

In particolare l'interrogante chiede di conoscere se, di fronte alla necessità di potenziare la lotta contro la cimice con nuovi e più consistenti mezzi, il Governo intenda intervenire utilizzando elicotteri militari da attrezzare opportunamente alla bisogna, noleg-

giando o requisendo altri elicotteri, rafforzando le squadre di disinfestazione a terra, inviando tecnici ed esperti per l'assistenza in tutti i comuni interessati alla infestazione.

(4-13665)

**TRIPODI GIROLAMO, CORGHI, BORTOT, CATANZARITI, RIGA GRAZIA, PICCIOTTO, SCUTARI, TEDESCHI, BIAMONTE, BRINI, GRAMEGNA, FOSCARINI, GUGLIELMINO, PANI E CIRILLO.** — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere — di fronte al drammatico rientro in Italia di migliaia di lavoratori licenziati dal padronato svizzero — i motivi per cui il Governo italiano continui a mantenere una ingiustificata posizione di insensibilità verso i gravi problemi a cui vanno incontro i lavoratori al loro rientro in patria, i quali vengono a trovarsi disoccupati e nella impossibilità di trovare un posto di lavoro nonché privi, assieme ai propri familiari, di ogni sostegno finanziario e delle prestazioni assistenziali, previdenziali e mutualistiche.

Trattandosi di un problema estremamente preoccupante, già denunciato alla Conferenza nazionale sulla emigrazione, gli interroganti chiedono di conoscere le ragioni che hanno impedito al Governo italiano di varare il famoso piano di emergenza a favore dei lavoratori italiani prima costretti ad emigrare e adesso cacciati dalla Svizzera o da altri paesi europei.

Pertanto si chiede di conoscere, altresì, se il Governo ritenga di provvedere con la massima urgenza ad adottare le necessarie misure capaci di assicurare ai lavoratori costretti a rientrare in Italia un sostegno finanziario, l'indennità di disoccupazione e l'assistenza mutualistica per tutto il nucleo familiare del lavoratore rimpatriato. (4-13666)

**TRIPODI GIROLAMO, CORGHI, CATANZARITI, GRAMEGNA, SCUTARI, GUGLIELMINO, CONTE, PANI, BRINI E TEDESCHI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che migliaia di lavoratori italiani emigrati nella Repubblica federale di Germania si trovano sotto cassa integrazione o godono dell'indennità di disoccupazione perché sospesi o licenziati a causa della recessione economica che investe anche quel paese — se ritenga intervenire presso il governo federale affinché provveda a permettere ai lavoratori italiani che in atto godono in Germania dell'integrazione salariale o dell'in-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

dennità di disoccupazione di poter rientrare in Italia in occasione delle elezioni del 15 giugno 1975 per esercitare il diritto di voto evitando di incorrere nella eventuale perdita di tali prestazioni in caso di controllo da parte delle autorità della Repubblica federale di Germania. (4-13667)

### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere se a tredici anni di distanza della sua istituzione, ritenga venuto il momento per modificare, aggiornare, migliorare la legge sull'ENEL e se intenda pubblicare un libro bianco che riassumendo i dati di tredici anni di attività, possa informare i contribuenti su quello che è costata la nazionalizzazione dell'industria elettrica e sui benefici, se ce ne sono stati, che ne hanno ricevuto i cittadini. (3-03563)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere:

1) quali ragioni impediscano la nomina di un nuovo presidente del CNEL in sostituzione del compianto onorevole Campilli, deceduto qualche anno fa;

2) se sia vero che alla nomina di un nuovo presidente del CNEL non si oppongono i partiti ma si oppongono i sindacati ed in particolare i dirigenti della CISL, CGIL e UIL, che evidentemente vogliono tenere questo organismo costituzionale in stato di paralisi e non vogliono soprattutto che entrino a farne parte i rappresentanti dei sindacati autonomi;

3) se rispondano a verità le voci secondo le quali il Governo avrebbe personalmente fatto sondaggi riservati per conoscere la disponibilità dell'avvocato Giovanni Agnelli ad assumere la presidenza del CNEL. (3-03564)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere i reali termini entro cui ha potuto verificarsi e svilupparsi e tanto drammaticamente concludersi la nota vicenda riguardante il magistrato Di Gennaro.

« L'interrogante chiede, altresì, di sapere come abbia potuto accadere che una organizzazione di banditi sia stata in collegamento perfetto con le carceri di Viterbo nei momenti in cui l'intera organizzazione della polizia italiana non riusciva, così come non è riuscita, ad entrare in possesso di quegli elementi poi conosciuti, laddove si intendeva offrire alla pubblica opinione una irrealistica e romanzesca ricostruzione dei fatti sino al punto di giungere a propagandare situazioni di intimità personale e familiare.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere quali responsabilità in virtù delle quali si sia voluta rappresentare una situazione di comodo perfettamente antitetica a quella che nascondeva siffatti delitti di carattere politico e comune. (3-03565)

« MANCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri delle finanze, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza dell'ordine del giorno approvato in Pavia, nel corso di una manifestazione unitaria di tutti gli acconciatori per signora e per uomo della provincia, promossa il 21 aprile 1975 dalla Confederazione generale dell'artigianato, dalla Confederazione libere associazioni artigiani italiani e dalla Confederazione nazionale artigianato per protestare contro i provvedimenti IVA del dicembre 1974.

« In caso affermativo, desidera conoscere con quali provvedimenti concreti si intenda andare incontro alle esigenze di una categoria che, già danneggiata dalla crisi economica, si trova a dover fronteggiare l'imposizione fiscale con l'osservanza di complessi quanto inutili adempimenti che oltre tutto accentuano il carico amministrativo e tributario di un settore che vive di reddito di puro lavoro.

« L'interrogante chiede, infine, di essere informato circa gli intendimenti del Governo per la soluzione dei problemi della condizione sociale degli artigiani, specie in ordine all'abbassamento dell'età pensionabile, al livello in vigore per i lavoratori dipendenti. (3-03566)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici per conoscere quali, quante e di chi siano le responsabilità relativamente alla drammatica vicenda che ha comportato il crollo di un ca-

seggiato sito in Taranto vecchia con la conseguente morte di sei persone ed il ferimento di altre.

« Quali, indipendentemente dagli accertamenti di giustizia, i doveri che sicuramente saranno stati violati o le omissioni che sicuramente devono essere state compiute da parte degli uffici ed organi di controllo comunale, provinciale, regionale e di Governo.

« Quali gli immediati provvedimenti che si intende assumere per consentire alle famiglie così gravemente colpite o danneggiate di sopravvivere con l'indispensabile risarcimento dei gravissimi danni subiti.

« Se si intenda preventivamente controllare dal punto di vista tecnico e logistico l'intera situazione di Taranto vecchia ai fini di raggiungere la prova capace di scongiurare futuri pericoli.

(3-03567)

« MANCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione per sapere cosa il Governo intenda fare, dopo l'approvazione della riforma della RAI, del centro nazionale sussidi audiovisivi, e se ritenga a questo punto necessario il passaggio del personale alla RAI-TV, impegnata con la riforma a gestire telescuola e teleuniversità.

(3-03568)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione e il Ministro di grazia e giustizia per sapere se, e in quali casi, gli uffici del personale possano non trasmettere ai consigli di amministrazione le istanze ad essi dirette pervenute dal personale, adducendo l'incompetenza dell'organo adito.

« Posto che il giudizio sulla competenza dell'organo spetta allo stesso e che gli uffici del personale sono semplice tramite della istanza prodotta dal dipendente, l'interrogante desidererebbe, in particolare, sapere se nei casi di mancato inoltro delle istanze in questione si ritenga possa configurarsi il reato di omissione di atti d'ufficio, ai sensi dell'articolo 328 del codice penale.

(3-03569)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni per sapere se sia vero che su ispirazione statale sia stata boicottata la fornitura della corrente elettrica alle antenne della televisione

svizzera e di quella francese installate in una montagna nelle vicinanze di Palestrina, boicottaggio che avrebbe impedito a migliaia di telespettatori di vedersi, attraverso la televisione a colori nella zona di Roma, la recente partita di calcio Italia-Polonia;

e per sapere infine se il Governo intenda rispettare la rete di antenne istituite per la ricezione delle televisioni estere, considerando che ormai centinaia di migliaia di persone hanno comprato apparecchi di televisione a colori nella speranza di non sottostare al monopolio italiano, e di potersi vedere almeno le trasmissioni a colori delle televisioni estere.

(3-03570)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se, considerando le gravi polemiche che ci sono state, intenda venuto il momento di sostituire gli attuali capi del SID, ritenendo gli attuali troppo coinvolti in polemiche politiche giornalistiche e quindi non più in grado di assicurare l'espletamento dei loro delicati compiti a difesa dello Stato con la necessaria tranquillità.

(3-03571)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere quali provvidenze abbia disposto il Governo italiano a favore dei vietnamiti, che per non sottostare all'invasione comunista hanno chiesto asilo politico e riparo al nostro paese.

(3-03572)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione, per sapere se ritenga conciliabile con il disposto dell'articolo 24 della legge 28 ottobre 1970, n. 775, secondo il quale " debbono in ogni caso essere disciplinati con legge lo stato giuridico, le mansioni, il trattamento economico e di quiscenza del personale delle carriere direttive dell'amministrazione dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ", l'ipotesi di " qualifica unica funzionale " della quale si sta occupando l'apposita commissione, presieduta dal dottor Piga, costituita al fine di dare esecuzione allo accordo intervenuto fra CGIL, CISL, UIL ed UNSA ed il Governo il 17 marzo 1973.

(3-03573)

« COSTAMAGNA ».

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1975

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se il Governo ritenga opportuno pubblicizzare i nomi dei 25 patronati finanziati dallo Stato, in base al numero delle pratiche da ciascuno svolte per i fondi prelevati percentualmente sui contributi riscossi dai vari istituti previdenziali;

per sapere se ritenga illogico che l'assistenza ai lavoratori affidata ad enti pubblici per sottrarla alla speculazione di pseudoprofessionisti, sia arrivata ad un costo annuo per lo Stato di 30 miliardi di lire.

(3-03574)

« COSTAMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro per le regioni e il Ministro dell'interno, per sapere — premesso:

che con recenti provvedimenti del Ministro dell'interno sono stati apportati notevoli tagli all'entità dei mutui richiesti dai comuni siciliani per il ripiano dei bilanci;

che ciò è stato effettuato per la prima volta, relativamente ai bilanci di previsione per gli anni 1973 e 1974 e in misura variabile dal 30 al 70 per cento;

che lo statuto speciale vigente nella regione siciliana (articolo 14, lettera o) demanda la competenza in materia di controlli sui bilanci dei comuni siciliani esclusivamente alla Commissione regionale per la finanza locale ed agli organi regionali di controllo;

che lo statuto è confortato dall'articolo 9 della norma attuativa n. 997 del 9 luglio 1956 e dalla legge della Repubblica 3 febbraio 1963, n. 56 (articolo 2);

che appare del tutto pretestuoso il richiamo alla legge 22 aprile 1951, n. 288, le cui norme devono ritenersi abrogate anche a seguito dell'entrata in funzione dell'ordinamento regionale a statuto ordinario, tanto che lo stesso Ministero dell'interno non ha mai ritenuto nel passato di potervi fare richiamo;

che quindi il richiamato intervento del Ministero dell'interno e della Commissione centrale per la finanza locale, a parte ogni questione sulla legittima sopravvivenza della detta commissione, appare palesemente illegittima, giuridicamente insostenibile con particolare precisazione legislativa per i comuni con popolazione inferiore ai ventimila abitanti ed anche assolutamente assurdo in linea di fatto per l'evidente impossibilità dei comuni siciliani di adeguarsi ai tagli dei bilanci per il 1973 e 1974, in quanto tali bilanci sono ormai superati dalle spese già effettuate an-

che a seguito delle anticipazioni effettuate ai comuni dall'assessorato regionale alle finanze sulle previsioni di bilancio —

a) se ritengano innanzitutto lesivo dell'autonomia regionale e comunale l'intervento del Ministro dell'interno e della Commissione centrale per la finanza locale sui bilanci dei comuni siciliani e al tempo stesso contrario a una nuova politica di qualificazione e selettività della spesa pubblica nell'ambito del potenziamento del sistema delle autonomie;

b) se ritengano di doversi astenere, così come è stato per gli anni passati, dall'adottare ulteriori interventi;

c) se ritengano opportuno e necessario revocare, con la massima urgenza, per i molteplici motivi su esposti, i provvedimenti sinora adottati, al fine di consentire ai comuni interessati di far fronte alle imprescindibili esigenze delle comunità locali.

(3-03575) « DE SABBATA, TRIVA, BISIGNANI, CERRA, GUGLIELMINO, LA MARCA, LA TORRE, MANCUSO, MENDOLA GIUSEPPA, MICELI VINCENZO, TRAINA, VITALI ».

## INTERPELLANZA

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e i Ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere — premesso:

che nella provincia di Frosinone si è creata una situazione economica ed occupazionale di particolare gravità caratterizzata dalla chiusura di numerose fabbriche (Eva-Sud, Patty, MK, Ilfem-Sud, Maga, ecc.), dalla messa in cassa integrazione di circa 17 mila operai e resa più acuta dal mancato rispetto degli impegni di altre assunzioni prese da diverse industrie (FIAT, Henkel, Elicotteri Meridionali) all'atto del finanziamento e successivamente confermati alle stesse forze sindacali;

che la disoccupazione, in particolar modo nell'edilizia, si mantiene elevata, anche a causa del ritardo nella realizzazione dei lavori pubblici progettati e finanziati da tempo;

che non si è minimamente intervenuti per arrestare la già drammatica situazione

dell'agricoltura né adeguatamente per sostenere la piccola e media azienda contadina —

se il Governo intenda intervenire con provvedimenti urgenti ed adeguati in particolare per:

1) garantire l'occupazione dei lavoratori assicurando il superamento della crisi in atto e la ripresa produttiva delle aziende industriali;

2) svolgere, d'intesa con la regione Lazio (che ha rivolto in tal senso una richiesta ai Ministri interessati), una verifica dello stato complessivo della situazione economica ed occupazionale della provincia per adottare provvedimenti utili nei settori del credito, del finanziamento pubblico, dell'assistenza di mercato, ecc.;

3) di riferire sulle indagini eventualmente svolte in merito alle cause ed alle responsabilità della crisi delle diverse aziende in difficoltà, e, nel caso ciò non si fosse ancora verificato, disporre approfondite indagini in tal senso;

4) esaminare la possibilità di intervenire con provvedimenti urgenti in quei casi in cui ciò appaia necessario e già ora possibile (Ilfem-Sud, MTC, Rotostar, ecc.) in modo da scongiurare la chiusura degli stabilimenti;

5) dare immediata attuazione alla legge sui provvedimenti urgenti per l'università nel pieno rispetto del deliberato regionale sulla localizzazione a Cassino della sede universitaria;

6) dare inizio senza ulteriori indugi ai lavori pubblici già finanziati, tra i quali quelli relativi all'edilizia abitativa con lo stanziamento di 35 miliardi di lire;

7) disporre un piano di interventi, pienamente utilizzando gli stanziamenti già disposti dalla regione Lazio, per il potenziamento e lo sviluppo dell'agricoltura anche attraverso la determinazione di idonee scelte colturali e l'incremento della zootecnia.

(2-00645) « D'ALEMA, ASSANTE, CITTADINI, D'ALESSIO, GIANNANTONI, POCCHETTI ».

#### MOZIONE

« La Camera,

constatato

che è necessario avviare un processo di rinnovamento del sistema delle partecipazioni statali, che ne esalti le potenzialità, sottraen-

dolo alle critiche a cui attualmente è sottoposto;

considerato

che i fatti emersi recentemente in ordine alla questione EGAM-Fassio, ai comportamenti dell'ENI, alla presenza pubblica nella Montedison, turbano l'opinione democratica e danneggiano, in un grave momento di crisi, la funzione e la credibilità dell'intervento pubblico;

ritenuto

che sia urgente arrestare l'attuale involuzione, con decisioni significative, in una prospettiva credibile e ravvicinata di riforma, che riporti le imprese a partecipazione statale al centro dei processi di sviluppo economico e sociale del paese, ponendole al servizio esclusivo degli interessi della collettività;

preso atto

che il Governo, tramite il ministro delle partecipazioni statali, ha manifestato l'intenzione di procedere al rinnovamento del sistema delle partecipazioni statali ed ha adottato prime direttive positivamente orientate in tale direzione;

impegna il Governo

1) in riferimento all'EGAM: a far proprie le valutazioni negative espresse in sede politica e confortate in sede tecnica sulla questione EGAM-Fassio, traendone le dovute conseguenze, anche in ordine al rinnovamento della direzione politica dell'ente nonché della direzione della società Vetrocoke, impartendo precise direttive per una adeguata ristrutturazione dell'attività dell'ente che consenta di potenziarne, con criteri di economicità e di efficienza, i compiti istituzionali nel settore minerario e metallurgico;

2) in riferimento all'ENI: a impartire all'ente specifiche direttive che lo impegnino ad eliminare i comportamenti negativi e gli inconvenienti manifestatisi anche nel corso della crisi energetica, a porre fine alle distorsioni nell'attività finanziaria, rilevate dalla vicenda Montedison, a potenziare i propri compiti istituzionali ed esaltare la funzione della imprenditorialità pubblica, assicurando piena efficienza e trasparenza alla gestione; a nominare una nuova direzione politica che dia piena garanzia del perseguimento degli obiettivi suddetti e sia in grado di ricreare all'interno dell'ente un clima di fiducia e di costruttiva collaborazione con tutte le energie di cui il gruppo dispone;

3) in riferimento alla Montedison: a riferire al Parlamento circa l'effettiva configu-

razione attuale dell'azionariato Montedison non vincolato in sindacato; a disporre con effetto immediato che tutte le partecipazioni di enti pubblici nella società Montedison o in società che partecipano al capitale della Montedison non possano essere alienate né comunque cedute a qualsiasi titolo a privati o a istituti di credito; a riunificare tutte le partecipazioni azionarie di enti pubblici di gestione nella società Montedison, ancorché non contemplate nel patto di sindacato, in un nuovo soggetto giuridico, costituito transitoriamente a norma degli articoli 2458 e seguenti del codice civile, posto fuori dagli attuali enti di gestione ma nell'ambito del sistema delle partecipazioni statali, impartendo precise direttive affinché la gestione della partecipazione pubblica in tal modo unificata ed evidenziata tuteli, nell'ambito dell'azionariato Montedison, in modo effettivo e trasparente, gli interessi pubblici e prevedendo che a codesto soggetto giuridico, pur in attesa di un più organico provvedimento legislativo, affluiscano tutte le partecipazioni azionarie in Montedison detenute o che saranno successivamente detenute da enti pubblici;

4) a istituire una apposita commissione di esperti altamente qualificati e politicamente rappresentativi che, nel termine non superiore a sei mesi, predisponga precise proposte per una generale ristrutturazione del sistema delle partecipazioni statali. Tale ri-

strutturazione, valutate le esperienze maturate a seguito della legge 22 dicembre 1956, n. 1589, e tenendo conto dei compiti che debbono essere assegnati alle imprese a partecipazione statale per il superamento della crisi economica, dovrà ridefinire i ruoli di tutti gli enti di gestione e dei vari settori di intervento e dovrà garantire, nella pluralità degli enti di gestione, attività efficienti e trasparenti, finalizzate a precisi obiettivi strategici, eliminando duplicazioni e dispersioni di iniziative, in modo da assicurare per ogni ente e per ogni settore di intervento l'esatta coincidenza tra le esigenze di una gestione efficiente delle risorse e il perseguimento degli interessi generali della collettività;

5) ad agevolare la più sollecita discussione e approvazione parlamentare di nuove norme relative ai criteri e alle procedure di nomina dei dirigenti, ai bilanci degli enti e delle società a partecipazione statale, a più penetranti forme di controllo parlamentare.

(1-00071) « MARIOTTI, ACHILLI, ARTALI, CANEPA, COLUCCI, CONCAS, DELLA BRIOTTA, FERRI MARIO, GIOVANARDI, MAGNANI NOYA MARIA, MUSOTTO, MORO DINO, ORLANDO, SAVOLDI, STRAZZI, SPINELLI, TOCCO, DI VAGNO, GIOLITTI, LEZZI, PRINCIPE ».