

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

## 401<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 28 GENNAIO 1986

Presidenza del presidente FANFANI,  
indi del vice presidente OSSICINI  
e del vice presidente DE GIUSEPPE

### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	Pag. 3	<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
<b>COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI</b>		<b>Svolgimento:</b>	
Variazioni nella composizione .....	3	PRESIDENTE.....	Pag. 7 e passim
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		GIACCHÈ (PCI) .....	10
Trasmissione dalla Camera dei deputati .....	3	REBECCHINI (DC) .....	13
Trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione .....	3	MILANI Eliseo (Sin. Ind.) .....	14, 31
Annunzio di presentazione .....	4	BUFFONI (PSI) .....	17, 32
Annunzio di presentazione e assegnazione ...	4	* Pozzo (MSI-DN) .....	19, 33
Assegnazione .....	4	SCLAVI (PSDI) .....	20, 34
Presentazione di relazioni e del testo degli articoli .....	4	VALITUTTI (PLI) .....	21, 35
Presentazione di relazioni .....	4	GUALTIERI (PRI) .....	22, 35
Approvazione da parte di Commissioni per- manenti .....	5	* AMATO, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri .....	23, 36
<b>GOVERNO</b>		* MARGHERI (PCI) .....	27
Trasmissione di documenti .....	5	* RUBBI (DC) .....	29
<b>PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEM- BLEA</b>		Annunzio di risposte scritte ad interroga- zioni .....	37
Integrazioni .....	5	Annunzio di interpellanze e di interroga- zioni .....	37, 38
<b>CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEM- BLEA</b> .....	6	Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	42
		<b>ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1986</b> .....	42
		N. B. — L'asterisco indica che il testo del di- scorso non è stato restituito corretto dall'oratore	



## Presidenza del presidente FANFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).  
Si dia lettura del processo verbale.

DE CATALDO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 23 gennaio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Brugger, Filetti, Monsellato, Spano Ottavio, Vernaschi.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Fallucchi, negli Stati Uniti, per attività della Commissione militare NATO; Colajanni, Giust, Masciadri, Mezzapesa, Mitterdorfer, a Strasburgo, per attività del Consiglio d'Europa.

### Commissione parlamentare per le questioni regionali, variazioni nella composizione

PRESIDENTE. Il senatore Butini è stato chiamato a far parte della Commissione parlamentare per le questioni regionali in sostituzione del senatore Tomelleri.

### Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. In data 24 gennaio 1986, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 3350. — Deputati ROGNONI ed altri. — «Proroga della durata della Commissione parlamentare sul fenomeno della mafia»

(1652) (Approvato dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati).

In data 25 gennaio 1986, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2464. — Deputati NICOTRA ed altri. — «Norme relative ai procedimenti di adozione ordinaria a favore dei minori, non conclusi alla data di entrata in vigore della legge 4 maggio 1983, n. 184, concernente la disciplina dell'adozione e dell'affidamento dei minori» (1654) (Approvato dalla 4<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati).

### Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione

PRESIDENTE. In data 25 gennaio 1986, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 3319. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 1985, n. 688, recante misure urgenti in materia previdenziale, di tesoreria e di servizi delle ragionerie provinciali dello Stato» (1653) (Approvato dalla Camera dei deputati).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 11<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), previ pareri della 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup>, 9<sup>a</sup> e della 10<sup>a</sup> Commissione.

La 1<sup>a</sup> Commissione permanente, udito il parere della 11<sup>a</sup> Commissione, riferirà all'Assemblea nella seduta del 29 gennaio 1986, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, sulla sussistenza dei presupposti

richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

#### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

PRESIDENTE. In data 27 gennaio 1986, è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:*

«Disciplina dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione nel territorio della Repubblica dei veicoli a motore e dei natanti immatricolati o registrati in Stati esteri» (1655).

In data 23 gennaio 1986, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

COLOMBO SVEVO, CECCATELLI, CODAZZI, MARTINI, SALVI, FONTANA, ROMEI Roberto e ALIVERTI. — «Norme per la promozione dell'anno di volontariato sociale» (1651).

#### **Disegni di legge, annuncio di presentazione e assegnazione**

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro del tesoro:*

«Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1986» (1656).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali).

#### **Disegni di legge, assegnazione**

PRESIDENTE. In data 27 gennaio 1986, il seguente disegno di legge è stato deferito

— in sede deliberante:

*alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente (affari costituzionali, affari della Presidenza del*

Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione);

Deputati ROGNONI ed altri. — «Proroga della durata della Commissione parlamentare sul fenomeno della mafia» (1652) (*Approvato dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*).

#### **Disegni di legge, presentazione di relazioni e del testo degli articoli**

PRESIDENTE. A nome della 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in data 27 gennaio 1986, il senatore Bastianini ha presentato la relazione ed il testo degli articoli, approvato in sede redigente dalla Commissione stessa, per il disegno di legge: Deputati ROCELLI ed altri. — «Ristrutturazione dei ruoli dell'ANAS e decentramento di competenze» (1484) (*Approvato dalla 9<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*).

#### **Disegni di legge, presentazione di relazioni**

PRESIDENTE. A nome della 6<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), in data 27 gennaio 1986, il senatore Nepi ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1985, n. 784, recante disposizioni urgenti in materia di rapporti finanziari con le Comunità europee» (1631);

«Assegnazione alle Comunità europee di entrate supplementari al bilancio generale per l'anno 1985, sotto forma di contributi non rimborsabili» (1570) (*Approvato dalla 6<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*);

«Attuazione della decisione del Consiglio dei ministri delle Comunità europee in data 7 maggio 1985, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità» (1571) (*Approvato dalla 6<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*).

A nome della 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport), in data 27 gennaio 1986, il senatore Valitutti ha presentato la relazione sul disegno di legge: JERVOLINO RUSSO ed altri. — «Modifiche all'articolo 14 della legge 20 maggio 1982, n. 270, sul precariato scolastico» (1471).

#### **Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti**

PRESIDENTE. Nelle sedute del 23 gennaio 1986, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

*2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia):*

LIPARI ed altri. — «Disciplina dell'acquisto dei crediti di impresa (Factoring)» (882);

*9<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura):*

Deputati MORA ed altri. — «Riconoscimento dell'aceto balsamico tradizionale di Modena» (1532) (*Approvato dalla 11<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati, con modificazioni e con il seguente nuovo titolo: «Riconoscimento dell'aceto balsamico tradizionale di Modena o di Reggio Emilia»;*

*10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):*

«Modifica dell'articolo 21 del decreto-legge 30 settembre 1982, n. 688, convertito, con modificazioni, nella legge 27 novembre 1982, n. 873, concernente la misura delle scorte di riserva a carico degli importatori di prodotti petroliferi finiti e del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1741, concernente la disciplina dell'importazione, della lavorazione, del deposito e della distribuzione degli oli minerali e oli carburanti» (1350) (*Approvato dalla 12<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati, con modificazioni.*

#### **Governo, trasmissione di documenti**

PRESIDENTE. Il Ministro della difesa, con lettere in data 24 gennaio 1986, ha trasmesso:

copia del verbale della riunione del 17 dicembre 1985 del Comitato per l'attuazione della legge 16 febbraio 1977, n. 38, concernente l'ammodernamento dei mezzi dell'Aeronautica militare;

copia del verbale della riunione del 18 dicembre 1985 del Comitato per l'attuazione della legge 22 marzo 1975, n. 57, concernente la costruzione e l'ammodernamento dei mezzi della Marina militare.

I verbali anzidetti saranno inviati alla 4<sup>a</sup> Commissione permanente.

#### **Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni**

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato all'unanimità — ai sensi dell'articolo 54 del Regolamento — le seguenti integrazioni al programma dei lavori del Senato per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 1986.

— Disegno di legge n. 1656 — Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1986.

— Disegno di legge n. 1471 — Modifiche all'articolo 14 della legge 20 maggio 1982, n. 270, sul precariato scolastico.

Non facendosi osservazioni, le suddette integrazioni al programma si considerano definitive ai sensi del succitato articolo 54 del Regolamento.

### Calendario dei lavori dell'Assemblea

**PRESIDENTE.** Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, ha adottato all'unanimità — ai sensi del successivo articolo 55 del Regolamento — il seguente calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 28 gennaio al 7 febbraio 1986.

Martedì	28 gennaio	(pomeridiana) (h. 17)	— Interpellanze e interrogazioni (caso Westland-Sikorsky e caso Gemina-Rizzoli)
Mercoledì	29 » (la mattina è riservata alle sedute delle Commissioni)	(pomeridiana) (h. 16,30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Presupposti di costituzionalità sul disegno di legge n. 1653 in materia previdenziale e di tesoreria</li> <li>— Disegno di legge n. 1656. — Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1986</li> <li>— Comunicazioni del Governo sulla politica comunitaria</li> </ul>
Giovedì	30 » (la mattina è convocato il Parlamento in seduta comune alle ore 10 per la elezione di componenti del Consiglio superiore della magistratura)	(pomeridiana) (h. 16,30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Disegno di legge n. 1653. — Conversione in legge del decreto-legge in materia previdenziale e di tesoreria (<i>scade il 31 gennaio 1986</i>) (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>)</li> <li>— Disegno di legge n. 1631 (con i connessi 1570 e 1571). — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di rapporti finanziari con le Comunità europee (<i>Presentato al Senato - scade il 1° marzo 1986</i>)</li> </ul>
Venerdì	31 »	(antimeridiana) (h. 10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Disegno di legge n. 1484. — Ristrutturazione dei ruoli dell'ANAS (<i>Approvato dalla Camera dei deputati - dalla sede redigente</i>)</li> <li>— Disegno di legge n. 847. — Formazione dei medici specialisti (<i>Seguito dell'esame</i>)</li> </ul>
Martedì	4 febbraio	pomeridiana (h. 16)	— Interpellanze e interrogazioni

Mercoledì 5 » (pomeridiana)  
(la mattina è riservata alle  
sedute delle Commissioni) (h. 17)

Giovedì 6 » (pomeridiana)  
(la mattina è convocato il  
Parlamento in seduta comune  
alle ore 10 per la elezione di  
tre giudici della Corte costi-  
tuzionale) (h. 17)

Venerdì 7 » (antimeridiana)  
(h. 10)

- Disegno di legge n. 1632 (con il connesso 1607). — Conversione in legge del decreto-legge riguardante fiscalizzazione degli oneri sociali (*Presentato al Senato - scade il 1º marzo 1986*)
- Disegno di legge n. 1630. — Conversione in legge del decreto-legge riguardante proroga dei termini zone terremotate (*Presentato al Senato - scade il 1º marzo 1986*)
- Disegno di legge n. 1628 (con il connesso 1014). — Conversione in legge del decreto-legge sulla imprenditorialità giovanile (*Presentato al Senato - scade il 1º marzo 1986*)
- Disegno di legge n. 1452. — Revisione degli organici del Corpo degli agenti di custodia (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- Disegno di legge n. 1471. — Modifiche all'articolo 14 della legge 20 maggio 1982, n. 270, sul precariato scolastico.

Nella seduta pomeridiana di mercoledì 5 o giovedì 6 febbraio è prevedibile che il Governo faccia comunicazioni al Senato sulla politica mediterranea.

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

#### Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

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

Avverto che, successivamente alla diramazione dell'ordine del giorno, il senatore Valitutti ha aggiunto la sua firma all'interpellanza 2-00409.

Saranno svolte per prime le interpellanze e l'interrogazione concernenti la vicenda Westland-Sikorsky:

**MARGHERI, GIACCHÈ.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso:

che l'ostilità per l'acquisto della società inglese Westland, ancora in corso, ha assunto un notevolissimo significato politico per la contrapposizione di una cordata formata dal-

la Sikorsky (uno dei colossi dell'industria elicotteristica degli USA) e appoggiata dalla FIAT (sinora assente dal settore dell'ala rotante) ad una seconda cordata formata da un consorzio europeo di imprese aeronautiche a cui partecipa l'italiana Agusta del gruppo EFIM (la cui produzione elicotteristica è il 18 per cento di tutta la produzione aeronautica nazionale);

che sono in gioco contemporaneamente le prospettive di coordinamento e di autonomia delle imprese europee (sia sul piano tecnologico sia sul piano commerciale) e gli interessi di un comparto molto importante dell'industria nazionale;

che, come dimostra la crisi nel Governo inglese, le prospettive dell'accordo presentano importanti risvolti anche per ciò che riguarda l'autonomia dell'Europa nel campo dell'ammodernamento militare,

l'interpellante chiede di conoscere:

1) quali passi sono stati compiuti, oltre al recente pronunciamento sulla vicenda, per verificare a livello comunitario gli orientamenti dei diversi Governi europei;

2) se sono state verificate le ipotesi delle diverse imprese italiane per un possibile coordinamento degli interessi nazionali anche sulla base dei principi esposti nella recente legge aeronautica.

(2-00394)

REBECCHINI, RUBBI, ALIVERTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Con riferimento alla nota vicenda relativa all'assetto proprietario della Westland;

nella consapevolezza che la decisione finale dovrà essere assunta dagli azionisti della società, nell'ambito dell'ordinamento giuridico britannico;

nel ribadire che il carattere prevalentemente pubblico di una delle imprese italiane interessate, l'Agusta, non costituisce di per sé motivo di privilegio nei confronti di altre imprese;

nel rilevare tuttavia che lo Stato italiano è interessato alla soluzione della vicenda anche in quanto erogatore di sostegni finanziari alle imprese italiane del settore aeronautico in forza della legge 24 dicembre 1985, n. 808, e in particolare in quanto finanziatore del progetto EH-101, frutto della collaborazione industriale Agusta-Westland, in forza della legge 6 agosto 1984, n. 456,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

le valutazioni del Governo in ordine alle effettive conseguenze che l'una o l'altra delle soluzioni ipotizzate in ordine all'assetto proprietario della Westland potrebbe avere sul programma di collaborazione a livello comunitario;

i termini esatti dei passi effettuati dal Governo italiano presso quello britannico, di cui si è avuta notizia dalla stampa, nonché i successivi sviluppi in ordine agli interessi delle nostre imprese.

(2-00395)

MILANI Eliseo, FIORI. — *Ai Ministri della difesa e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere, in relazione alle controverse vicende che hanno portato all'acquisto del 29,9 per cento del capitale azionario del gruppo elicotteristico britannico Westland da parte del consorzio italo-statunitense FIAT-Sikorsky:

1) se, quando con la legge 6 agosto 1984, n. 456, fu deciso di affidare alla società «EH Industries Ltd.» (società a controllo paritetico dell'Agusta s.p.a. e della Westland Plc.) la commessa per la ricerca e lo sviluppo dell'elicottero antisommersibile pesante EH-101, per una somma di 300 miliardi di lire (per la parte italiana), il Governo italiano fosse a conoscenza dei possibili sviluppi dell'assetto proprietario del gruppo inglese;

2) se, nei contatti a livello governativo italo-britannico, che accompagnarono il varo del programma EH-101, ci furono impegni (o anche solo lo scambio di informazioni) circa il possibile ingresso di *partners* italiani nella Westland;

3) se, quando l'EFIM ha autorizzato l'Agusta ad entrare nella Westland, l'esito del programma EH-101 sia stato oggetto di attenta valutazione;

4) quali conseguenze possa avere, per il futuro del programma (e più in generale per la politica di rinnovamento dei sistemi d'arma delle forze armate italiane, nell'ottica di una accentuata cooperazione europea), l'esito della vicenda Westland, con il prevalere del gruppo FIAT-Sikorsky (con una conseguente forte presenza finanziaria e tecnologica americana) sul consorzio Agusta-Messerschmitt-Aérospatiale;

5) quali passi il Governo italiano abbia intrapreso per impedire una operazione che appare contraddittoria con gli indirizzi di politica industriale e di politica degli armamenti finora espressi, che dovrebbero privilegiare la cooperazione tecnologica, scientifica e produttiva europea anche per sfuggire ad una rinnovata subordinazione rispetto agli Stati Uniti.

(2-00402)

BUFFONI, CASSOLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se è a conoscenza di ricorrenti notizie, non smenti-



te, secondo le quali la Fiat sarebbe in trattative per l'acquisto della industria elicotteristica inglese Westland attraverso due ipotesi:

1) ingresso nella Westland, con *partner* l'industria americana Sikorsky;

2) acquisto di quote dell'Agusta dall'EFIM consentendo all'Agusta stessa di agganciarsi al carro Fiat-Sikorsky nell'ingresso nella Westland o attraverso una cordata tra imprese europee (la Aérospatiale francese e la Messerschmitt Bolkow-Blohm tedesca).

Si chiede inoltre di sapere — stante il fatto che l'EFIM è industria di Stato — sull'ipotesi di vendita di quote dell'Agusta, che dell'EFIM fa parte, qual è la posizione del Governo che dovrà dare il proprio consenso o quanto meno esprimere il suo beneplacito.

Tutto quanto sopra in considerazione:

1) delle difficoltà in atto del gruppo Agusta, soprattutto per quanto concerne il settore «ala fissa» che rimarrebbe non toccato dall'operazione che riguarderebbe solo il settore «ala rotante»;

2) dell'innegabile vantaggio che potrebbe derivare dall'ingresso nel settore pubblico di capitali privati e da una europeizzazione del settore elicotteristico, tenuto conto, per quanto concerne quest'ultimo aspetto, che l'Agusta partecipa già con finanziamenti pubblici al progetto dell'elicottero navale plurimpiego EH-101 con la Westland e con la stessa sta progettando l'elicottero anticarro A 129.

Al contrario, in caso di unione tra Westland e Sikorsky, quest'ultimo progetto — A 129 — subirebbe un annullamento in quanto la fabbrica statunitense costruisce un elicottero concorrente.

Stante la complessità dei problemi emergenti dalle ipotesi oggetto di voci — ormai però autorevoli e attendibili — si chiedono risposte urgenti, riservandosi di richiedere audizioni delle parti interessate pubbliche e private nella sede parlamentare della Commissione competente per materia.

(2-00403)

MARCHIO, POZZO, RASTRELLI, GRADARI, PISTOLESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del*

*commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Con riferimento alle questioni insorte sull'assetto societario della Westland e alle decisioni che saranno assunte, in base all'ordinamento giuridico britannico, dal capitale azionario della società;

attesa la patente conflittualità di interessi tra due grandi concentrazioni industriali italiane, che si contendono il ruolo prevalente nella acquisizione del complesso industriale inglese;

ritenuto che la questione investa i principi generali di autonomia tecnologica e strategica rispetto ad un mercato specializzato, dominato dalle grandi imprese americane;

tenuto, altresì, conto che il Parlamento italiano con la legge 6 agosto 1984, n. 456, ha inteso assicurare alla Agusta un finanziamento per una «*joint venture*» con la Westland, implicitamente operando una scelta preventiva cui oggi si oppone l'incertezza del contesto internazionale,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali siano le specifiche scelte del Governo e la valutazione sulle implicazioni anche internazionali e sulle finalità economiche e politiche della operazione;

se e quali iniziative il Governo ha posto in essere nei confronti del Governo britannico e di altri Governi europei interessati, per una ragionata e concordata soluzione della vertenza, anche agli effetti della politica comunitaria.

(2-00406)

SCLAVI, BELLAFFIORE Salvatore. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Con riferimento alla nota vicenda relativa all'assetto proprietario della Westland, premesso che il Governo ha scelto le ragioni dell'Agusta e del consorzio europeo in cui era inserita non solo la difesa degli interessi dell'industria nazionale, ma anche la difesa di quelli europei,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali passi sono stati compiuti, oltre al recente pronunciamento sulla vicenda, per verificare a livello comunitario gli orientamenti di diversi Governi europei;

2) se non si intenda verificare la possibilità di associare imprese italiane a partecipazione statale con le imprese italiane a conduzione privata al fine di dare una possibilità certa a queste imprese di partecipare al rilancio della azienda Westland.

(2-00407)

MALAGODI, BASTIANINI, FIOCCHI, PALUMBO, VALITUTTI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — In merito alle divergenze che si sono manifestate sulle ipotesi di salvataggio della società elicotteristica inglese Westland, circa i vari gruppi interessati all'operazione e i riflessi che le singole scelte potrebbero avere sull'industria italiana del settore, gli interpellanti chiedono di sapere:

quale sia la valutazione del Governo sui riflessi che le due soluzioni più probabili della operazione Westland avrebbero sull'efficienza e sulla competitività complessiva del comparto elicotteristico italiano;

quali potrebbero essere i riflessi delle due opzioni circa la difesa del nostro paese.

(2-00409)

GUALTIERI, COVI, FERRARA SALUTE, PINTO Biagio. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento alla vicenda Westland, gli interpellanti chiedono di conoscere l'intendimento del Governo in ordine alla politica da seguire con gli altri paesi europei nell'essenziale settore della produzione elicotteristica, valutati gli interessi dell'industria nazionale impegnata nel settore.

(2-00411)

BOLDRINI, MILANI Eliseo, MARGHERI, GIACCHÈ. — *Al Ministro della difesa.* — Considerato:

che con apposita legge dello Stato è stata finanziata per lire 300 miliardi una *joint venture* fra la società italiana Agusta del Gruppo EFIM e la società inglese Westland per la progettazione e produzione nella versione militare dell'elicottero EH-101, del quale si prevedeva anche una versione civile (che peraltro sarebbe già operativa);

che tale decisione di investimento fu motivata con la necessità di garantire l'autonomia tecnologica e commerciale delle imprese italiane nella partecipazione ai programmi di ammodernamento delle forze armate italiane in un mercato largamente dominato da grandi imprese USA fra le quali la Sikorsky;

che l'iniziativa, approvata dopo ampio dibattito parlamentare, suscitò in Europa interesse e potrebbe ancora costituire il primo nucleo di più rilevanti collaborazioni a livello comunitario;

che proprio la Sikorsky, appoggiata dal più importante gruppo italiano, la FIAT, intende ora acquisire il controllo della Westland, contrapponendosi ad un consorzio europeo al quale partecipa la società Agusta, gli interroganti chiedono di sapere:

quale è il giudizio del Governo nella vicenda;

quali garanzie sono state ricercate di fronte all'intrico di interessi derivante dalla vendita della Westland;

se appaiono tuttora valide le motivazioni della legge n. 456 del 1984 di fronte a simile deciso attacco alle prospettive di accordi comunitari;

quali criteri si possono dedurre dalla vicenda in merito alla concessione di commesse per le produzioni militari e all'applicazione della recente legge aeronautica.

(3-01169)

GIACCHÈ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIACCHÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza che illustro, insieme all'interrogazione da me presentata con i colleghi Margheri, Boldrini e Milani, mira ad una pronuncia del Governo per il rilevante significato dello scontro sulla Westland tra la «cordata» Sikorsky, con la partecipazione della FIAT, e la «cordata» europea con l'azienda Agusta, principale nostra produttrice nel settore. Si tratta di una pronuncia che riteniamo indispensabile non solo per i significati di politica industriale di uno scontro di

tale portata, ma in quanto soprattutto tale scontro coinvolge direttamente il bilancio dello Stato e la politica militare italiana. Per questo, come ho accennato, con un'apposita interrogazione abbiamo specificamente ricordato il finanziamento stabilito con legge dello Stato, la n. 456 del 1984, dopo un ampio dibattito svoltosi proprio qui al Senato, per la progettazione e lo sviluppo dell'elicottero EH-101, onde logicamente oggi l'interesse per la vicenda è diretto anche a conoscere i rischi e la sorte del richiamato finanziamento pubblico. Altrettanto pertinente è il nostro interesse in relazione proprio alla scelta operata con quella legge, per i risvolti della

vicenda dal punto di vista delle prospettive di collaborazione europea nei programmi di produzione militare; collaborazione che costituisce uno dei cardini di una politica militare di autonomia dell'Europa e dell'Italia.

Desidero ricordare, onorevoli colleghi, che proprio la decisione di investire 300 miliardi nella cooperazione Agusta-Westland per l'EH-101 fu motivata allora dall'esigenza di garantire l'autonomia tecnologica e commerciale delle aziende italiane nella partecipazione ai programmi di ammodernamento delle forze armate europee e nazionali, inclusi i possibili ulteriori sviluppi di altre produzioni e della versione civile dell'EH-101.

### Presidenza del vice presidente OSSICINI

(Segue GIACCHÈ). Desidero ricordare che già in quel dibattito noi rilevammo le difficoltà della scelta date le forti dipendenze dell'industria europea in questo settore dalle tecnologie americane e per i forti contrasti in atto non da oggi, fin dall'adozione nel Comitato di pianificazione della difesa NATO del piano di ammodernamento a lungo termine approvato nel 1978 (quel famoso piano che prevede l'incremento del 3 per cento delle spese per i paesi alleati) che si accompagnò con la decisione dell'eurogruppo di costituire l'Associazione europea delle industrie dell'armamento, con lo scopo specifico di sollecitare l'adeguamento delle industrie europee nel settore militare, e il GIEP, (Gruppo indipendente europeo di programma) con lo scopo di unificare le capacità di ricerca tecnologica, produttiva e finanziaria, di ridurre costi e sprechi, di accrescere autonomia e competitività e di facilitare la standardizzazione degli armamenti in Europa.

Tutto questo però ha avuto esiti limitati, soprattutto per la mancanza di una politica comune in Europa, per la divisione tra paesi tendenti a privilegiare la coproduzione europea e chi invece punta sulle produzioni nazionali su licenze americane, nonchè ovviamente per l'azione americana a difesa della propria supremazia. Naturalmente non sap-

priamo quale sarà oggi la risposta del Sottosegretario alle nostre interpellanze ed interrogazioni; desidero però ricordare che nel dibattito che ha preceduto questo — nella Commissione difesa del Senato — il ministro Spadolini ha espresso le preoccupazioni del Governo per la crisi della Westland, preoccupazioni, ha detto, «per il benchè minimo pericolo di spostamento dell'asse della produzione elicotteristica oltre Atlantico». Egli ha lamentato poi il danno per gli interessi dell'Italia causato da una politica della difesa esposta ad accordi non equilibrati, come si prospetta con la vicenda Westland. Peraltro, il Ministro della difesa ha concluso esprimendo l'opinione che vi sono buoni motivi per ritenere che gli interessi della cooperazione europea saranno salvaguardati.

La fiduciosa speranza, però, onorevole Sottosegretario, a noi pare non possa bastare, perchè troppi sono gli interrogativi sullo svolgersi della vicenda dal punto di vista dei rapporti tra le industrie militari e degli orientamenti dei diversi Governi europei, in primo luogo ovviamente del Governo della Gran Bretagna. Desidero rilevare a questo proposito come (a monte dei colloqui e degli incontri per la crisi della Westland delle settimane scorse) l'accordo dell'Agusta approvato con la legge per l'EH-101 è stato

contratto con l'impresa (la Westland) di un paese, la Gran Bretagna, che poco prima aveva sottoscritto un *memorandum* con gli Stati Uniti d'America per produzioni di armamenti. Ora, noi non sappiamo se quel *memorandum* è forse risultato per l'Inghilterra più efficace di quello sottoscritto dall'Italia con gli Stati Uniti d'America (mi riferisco al nostro *memorandum* del 1978, aggiornato nel 1980) ma i dati del nostro interscambio con gli Stati Uniti rivelano un rapporto a nostro sfavore di 1 a 16. La situazione non è molto migliore per quanto riguarda il rapporto tra Europa ed America. L'accordo Agusta-Westland conteneva quindi per noi assai poche garanzie dal momento che — oggi ne abbiamo la prova, con la mancanza di volontà politica del governo britannico — il fatto che uno dei contraenti fosse una società inglese a capitale privato comportava che essa era poco condizionabile (e questo era stato rilevato anche dal Ministro della difesa nel dibattito svoltosi nei giorni scorsi presso la Commissione difesa) dall'autorità politica, mentre l'Agusta era ed è coperta da finanziamento pubblico. Questo finanziamento, però, rischia oggi di essere vanificato; si tratta di 300 miliardi, già spesi, secondo il Ministro della difesa, per almeno 80 miliardi.

Vorrei però rilevare che in una nota della direzione delle costruzioni per il Ministero della difesa, COSTARMAEREO, si precisa che «sono già stati assunti impegni complessivi di spesa pari al totale dello stanziamento stabilito dalla legge». Vi si precisa inoltre che «ciò pone il delicato problema della legittimità dell'assunzione di ulteriori autorizzazioni accompagnate dai necessari finanziamenti». In sostanza si afferma che questi 300 miliardi sarebbero integralmente impegnati e che sarebbe necessario ricorrere ancora ad ulteriori stanziamenti.

Per questo, onorevole Sottosegretario, ribadiamo le nostre preoccupazioni e desideriamo sapere quali passi sono stati compiuti per assicurare le garanzie ricercate per la tutela dei progetti nazionali ed europei. Inoltre chiediamo se sono ancora valide le motivazioni che hanno ispirato la legge che conteneva quell'accordo, secondo la decisione adottata dal Senato nell'agosto 1984, per la

cooperazione tra l'Agusta e la Westland e per la coproduzione italo-britannica di elicotteri. Ribadiamo queste preoccupazioni sia per il significato generale di politica industriale, che assume la vicenda, sia per gli interessi concreti, per la sorte dei finanziamenti già avviati e per i rischi del prevalere del tentativo egemonico da parte degli Stati Uniti d'America attraverso la «cordata» Sikorsky-FIAT.

Se, infatti, da una parte, a pochi giorni dall'appello lanciato dal suo Presidente con l'invito ad aggrapparsi alle Alpi, è sintomatica la posizione del maggior gruppo industriale italiano, la FIAT, contro la scelta di collaborazione europea, a sottolineare i rischi di un rapporto sempre più dipendente dagli Stati Uniti d'America appare sufficientemente indicativo il fatto che non abbia avuto esito l'acquisto da parte degli Stati Uniti medesimi dell'elicottero A 129 dell'Agusta. Mi pare del resto abbastanza scontato avvertire oggi che si rischia di mettere in forse non soltanto la sorte dell'A 129, ma anche quella dello stesso EH-101 e dell'elicottero MH-90.

Concludendo, non vi è dubbio, a mio parere, che si tratta di uno scontro assai duro, di un attacco deciso alle prospettive di collaborazione europea. Per questo si impone, a nostro avviso, la necessità della massima chiarezza, di esplicitare quali garanzie sono state oggetto dello scambio di messaggi e di incontri che si sono avuti alla fine dello scorso anno ed all'inizio di quest'anno con il Governo britannico, di sapere quali sono le attuali prospettive. Soprattutto, però, ci sembra necessaria l'assicurazione che si intenda contrastare decisamente l'assalto FIAT-Sikorsky. Si ripropone decisamente, quindi, l'opzione della cooperazione europea, richiamando anche da questo punto di vista, come mi sembra opportuno, la necessità di un più ampio coinvolgimento del Parlamento nelle scelte di programmazione degli armamenti. Per esempio si potrebbe informare il Parlamento dei risultati e dei vincoli dei *memorandum* sottoscritti tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America nel 1978 e poi aggiornati nel 1980, nonché degli impegni di collaborazione dell'Italia con i paesi europei, del loro signi-

ficato e dei vincoli e condizionamenti che per essi comporta, ad esempio, la dipendenza da licenze americane, che riducono la nostra autonomia.

Questo ci sembra, onorevole Sottosegretario, uno dei nodi essenziali di una politica di difesa ispirata a criteri di autonomia dell'Italia e dell'Europa e ci sembra che, oltretutto, corrisponda a quelle concezioni di unità dell'Europa che sosteniamo in ogni sede.

REBECCHINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REBECCHINI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, in merito alla complessa vicenda Westland l'interpellanza della Democrazia cristiana, presentata dai senatori Rubbi e Aliverti e da me, richiama anzitutto il fatto che la decisione sull'assetto proprietario ovviamente appartiene, nell'ambito dell'ordinamento giuridico britannico, all'autonomia decisionale di quella società, il cui travaglio azionario non sembra lasciare indifferente la vita economica e lo stesso Governo inglese. Indirettamente, però, il problema ci riguarda, non tanto e non solo per gli assetti azionari quanto per ciò che vedremo, anche in riferimento ad alcune leggi dello Stato, non a caso richiamate nell'interpellanza.

Per quanto ci riguarda riteniamo che, tra le soluzioni ipotizzate, quella idealmente preferibile, quella europea, specie nelle ultime ore, sembra aver perduto parte del suo slancio iniziale. Se così dovesse essere, forse dovremmo ancora una volta riconoscere tutti, come paesi europei, di non aver operato con intelligenza al servizio di una causa comune.

Si può, infatti, dire che la collaborazione fra paesi CEE deve sempre assumere carattere paradigmatico proprio nel quadro — per quanto ci riguarda — della necessaria internazionalizzazione delle nostre imprese e del sistema in genere e ciò deve essere nell'interesse comune di tutti i paesi membri. Forse, invece, per la vicenda Westland, nell'ambito della cosiddetta cordata europea, che rappresenta e non può non rappresentare in teoria

la soluzione ottimale, talune situazioni stanno a dire che non sempre certi fatti potrebbero coincidere con il nostro interesse nazionale, sia pure nell'ambito del più vasto interesse comunitario.

A questo punto comunque, quale che sia la soluzione che prevarrà, l'interesse nazionale non potrà non avere carattere prioritario. Nella fattispecie, riteniamo che l'interesse nazionale si identifichi anzitutto con quello relativo allo sviluppo di un settore produttivo come quello aeronautico — e più in generale aerospaziale — che, per i suoi contenuti tecnologici e innovativi, costituisce un elemento di trazione nella politica industriale italiana e deve pertanto avere carattere prioritario. Tra l'altro, come ricorda l'interpellanza della Democrazia cristiana, due leggi dello Stato approvate negli ultimi diciotto mesi a larga maggioranza dal Parlamento stanno ad indicare la validità e l'attualità di questa linea strategica di politica industriale.

La prima legge, n. 456 dell'agosto '84, è indirizzata — come i colleghi ricorderanno — allo sviluppo di nuovi prodotti per la difesa e in particolare alla realizzazione dell'elicottero EH-101, frutto dell'accordo industriale Agusta-Westland. La seconda legge n. 808 del 24 dicembre scorso, ancora fresca di stampa sulla *Gazzetta Ufficiale* e che il Ministero dell'industria deve al più presto avviare, tende a favorire le condizioni per porre in grado le imprese del settore aeronautico di partecipare opportunamente a collaborazioni internazionali nel campo civile, sia con paesi europei che con paesi extraeuropei.

Le due leggi hanno una essenziale *ratio* comune: la collaborazione internazionale. E questa collaborazione non è solo necessaria, ma indispensabile, per la sopravvivenza della nostra industria aeronautica, e in particolare per l'elicotteristica, determinando reali condizioni per il suo potenziamento tecnologico, per l'incremento della sua capacità produttiva in vista anche di una domanda lievitante sui mercati, quindi per il conseguente nostro sviluppo economico generale.

Ebbene, per questi motivi precisi, per queste esigenze qui richiamate e con chiarezza

indicate, non per una questione di male interpretato prestigio nazionale, la Democrazia cristiana segue con attenzione l'evolversi del caso Westland, e desidera dal Governo assicurazioni circa la tutela degli interessi nazionali. Quali sono questi interessi nazionali? Credo che il problema si ponga, innanzitutto, sul piano dell'attenzione, da riservare agli assetti azionari delle singole imprese operanti nel settore a livello internazionale, a partire ovviamente dalla Westland, ma anche sul piano di un'attenzione particolare che si deve riservare, non meno, al mantenimento ed alla certezza dei previsti programmi europei. Questo mi sembra il punto centrale della questione. Ad essi, come si è visto, l'Italia partecipa con sostegni pubblici non irrilevanti, ed in questa ottica, per l'«affare» Westland, il problema centrale è quello di capire che cosa significa l'eventuale operazione Sikorsky. È importante acquisire, sui programmi europei, assolute garanzie, assolute certezze, perchè in tal modo si potrà continuare — e aggiungo opportunamente — a finanziare i previsti interventi dello Stato alle nostre imprese, ma lo si dovrà fare in questo quadro e in questa prospettiva, non al di fuori dei presupposti che furono alla base di quelle leggi di sostegno e di finanziamento. E non per mettere altra carne al fuoco, ma unicamente per non ignorare, onorevoli colleghi, un altro problema connesso e di grande importanza, diciamo che, in questa prospettiva, riacquista attualità l'esigenza di avviare concretamente il processo di razionalizzazione della presenza pubblica «in un momento unitario» non solo per il settore elicotteristico ed aeronautico, ma per l'intero comparto aerospaziale, onde acquisire la necessaria «massa critica» ed attivare utili sinergie come a suo tempo ipotizzato, ovviamente sempre nella ricerca della massima cooperazione tra imprese pubbliche ed imprese private operanti nel settore.

In questo quadro dunque, tornando a quella che sarà la definizione dell'assetto Westland, ben vengano tutte le possibili forme di collaborazione tra imprese nazionali, che il Governo opportunamente deve ricercare e, per quanto possibile, favorire, fermo restando che problema centrale rimane quello del-

la certezza dei previsti programmi europei per cui si è dato luogo ad interventi e a precise leggi dello Stato. Da qui, signor rappresentante del Governo, la nostra richiesta sulle valutazioni dell'Esecutivo in relazione alla vicenda; da qui, il nostro interesse a conoscere i termini esatti dei passi effettuati nonché dei prevedibili sviluppi; data l'importanza di un caso che va inquadrato non come un fatto specifico di assetti proprietari di questa o di quella impresa pur importante che sia, ma nell'ambito proprio di una linea globale di politica industriale, così come indica nella propria interpellanza il Gruppo della Democrazia cristiana. (*Applausi dal centro*).

MILANI ELISEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANI ELISEO. Desidero aggiungere al testo dell'interpellanza presentata da me e dal collega Fiori alcune considerazioni per sollevare ulteriori interrogativi nei confronti del Governo e quindi sollecitare risposte che in qualche modo servano a rassicurarci circa il punto di caduta di una vicenda quanto mai tribolata e rilevante, che in Inghilterra, come si sa, ha provocato un terremoto politico e comunque ha fatto mettere in discussione equilibri politici: due ministri del Governo di sua Maestà britannica, quello della difesa e quello dell'industria, si sono dimessi; in sede parlamentare si sono avuti ripetuti dibattiti, ivi compreso uno che mi pare si sia chiuso ieri sera con una richiesta di voto di fiducia.

Non mi attendo uguale risonanza in Italia a proposito di questa vicenda. E poi è difficile nel nostro paese vedere dimettersi ministri che possono essere implicati ed avere delle responsabilità. Non si usa così da noi: magari si può dimettere il Governo, ma nella sostanza non si discute mai delle responsabilità dei singoli ministri. È vero, si può dire che nel passato una cosa del genere è avvenuta ed ha riguardato un ministro implicato anche qui in vicende di acquisto di armi (la vicenda Lockheed), portando non solo al di-

missionamento, comunque successivo, ma anche ad una incriminazione.

È un fatto che quando si discute di sistemi d'arma, di acquisto e di produzione di armi, il clima si fa sempre teso: ci sono di mezzo interessi relevantissimi; non solo corrono percentuali: alcune volte corrono dei cadaveri sul tavolo della trattativa. Così è avvenuto per il direttore degli armamenti francese e per un responsabile del settore armamenti della Germania federale alcuni mesi orsono. Quindi il dibattito è importante e rilevante e ci si attende che nel corso di esso il Governo dia assicurazioni circa i problemi che sono insorti.

La questione di fondo su cui si discute e sulla quale la stampa italiana soprattutto si è soffermata, sull'onda di questo lungo dibattito o sull'onda lunga del dibattito che è iniziato in Inghilterra e che ha coinvolto ministri del Governo inglese, è quella della messa a disposizione del 30 per cento del pacchetto azionario della Westland e di chi insomma fosse titolato ad acquisire questo pacchetto azionario e quindi con tutta probabilità il controllo della azienda.

Le opzioni, come si sa, sono due: c'è l'opzione Sikorsky-FIAT, e c'è una cosiddetta opzione europea che coinvolge, per quel che ci riguarda, una industria pubblica come l'Agusta nonchè, come dirò successivamente, rilevanti interessi italiani e soprattutto del Governo italiano, poichè il Governo è malleatore, nella sostanza, di questo accordo.

Credo pertanto che la questione esista e che meriti la nostra attenzione. Infatti, il confronto che si viene instaurando su questo terreno è intercontinentale. Si tratta della importante questione dell'emergere o meno di una produzione europea di sistemi d'arma o — diciamolo — della capitolazione e della completa soggezione alla produzione americana.

Il collega Rebecchini della Democrazia cristiana ha prima ricordato questo punto. Su questo terreno si enfatizza molto, perchè la produzione europea non la si vede tanto. Ad esempio, per quel che riguarda l'Italia, a proposito degli sgambetti che un paese europeo fa all'altro, per l'Airbus abbiamo scelto la Boeing e abbiamo lasciato che tedeschi, francesi ed altri procedessero invece sul ter-

reno europeo; quindi ci siamo ritirati. La vicenda ora è quanto mai complicata: è difficile definire elicottero europeo quello di cui stiamo discutendo, perchè, intanto, si tratta di un accordo italiano e inglese, mentre francesi e tedeschi a suo tempo hanno detto che la cosa non li riguardava. Non solo: si prevede che questo elicottero sia dotato di un motore General Electric, che è americano, e che rappresenta il 40 per cento del costo di questo prodotto. Dove sia questa rilevanza europea, soprattutto quando il supporto tecnologico più avanzato è appunto il motore, non si vede proprio.

Inoltre, in una fase come questa avevamo rapporti con la Spagna per definire una fornitura di elicotteri o per un accordo per la costruzione comune. La Francia ci ha «soffiato» questo tipo di rapporto. Avevamo pronto — almeno così si dice — il cosiddetto elicottero da combattimento «Mangusta». Lo abbiamo offerto agli altri *partners* europei i quali, in particolare francesi e tedeschi, ci hanno detto che la cosa non li riguardava perchè avrebbero costruito i loro elicotteri. È difficile allora rintracciare, in queste vicende, dove sia e come si affermi questo spirito europeo.

Ma, se questi erano i punti rilevanti, è evidente che non abbiamo molto da dire, se non ciò che, in un rapporto di coerenza, abbiamo sempre affermato; cioè che si producono armi in funzione di una strategia difensiva e che quindi prima si definisce questa, poi i sistemi d'arma e poi, su questa base, si cerca di produrre per sè, in un rapporto di collaborazione europea, i sistemi d'arma che servono: mentre oggi, abbiamo validato 11 sistemi d'arma, definiti sulla base della strategia americana di *Airland Battle*, che prevede l'introduzione di sistemi di arma tecnologicamente avanzati, ma, come posso assicurare a quest'Aula, già definiti dagli americani, costruiti e in attesa di essere venduti.

Ma la questione rilevante che ci riguarda è un'altra: abbiamo votato una legge che prevedeva lo stanziamento di 1.000 miliardi per spese di ricerca che avevano come punto di riferimento tre sistemi d'arma: l'elicottero EH-101, l'aereo da combattimento leggero

AMX, e il Catrin, sistema di telecomunicazioni o controllo del campo di combattimento per l'esercito. Nell'accordo specifico che riguarda l'EH-101, era previsto lo stanziamento di 300 miliardi, da parte del Governo italiano e del Governo inglese per lo studio e la definizione dello stesso elicottero EH-101.

Prima obiezione, signor Sottosegretario: se è escluso il motore, 600 miliardi per la ricerca e lo sviluppo di un elicottero, cioè per la parte avionica e per la struttura, mi sembrano eccessivi. Vengo a sapere, in un confronto anche aspro, che abbiamo avuto in Commissione, che abbiamo già versato...

**GUALTIERI.** Aspro da una sola parte!

**MILANI ELISEO.** Il Ministro ha fornito delle informazioni in proposito non sempre lineari, oserei dire contraddittorie; mi astengo in questa sede dal presentare i documenti ma voglio dire che il confronto in Commissione è stato aspro proprio per questo. Su 300 miliardi stanziati veniamo a sapere che 80 miliardi sono stati dati alla Agusta, 80 miliardi alla Westland. Di contro non si trova corrispettivo di analogo versamento, o non vengono fornite informazioni da parte del Governo inglese. Con tutta probabilità il conflitto tra il Ministro della difesa inglese e il Primo ministro, signora Thatcher, deriva dal fatto che il Ministro della difesa ha dato assicurazione al Governo italiano di una presenza del Governo inglese nel finanziamento della ricerca, mentre il Primo ministro ha detto che non se ne sarebbe fatto niente. Il primo punto è questo, signor Sottosegretario: abbiamo versato 80 miliardi anche alla Westland, abbiamo cioè pagato il *deficit* del 1984. Può essere un grande esempio di internazionalismo proletario, perchè in questo modo abbiamo tenuto in vita la suddetta azienda, ma si tratta di 80 miliardi che abbiamo versato. A questo punto sorge il conflitto che riguarda i nostri ministri che hanno siglato gli accordi in questione. La Westland infatti si dispone a vendere il proprio pacchetto azionario compresi gli 80 miliardi da noi forniti, questo è il punto. I bucanieri di sua Maestà britannica non solo lavorano al rialzo per realizzare il meglio tra

offerta del consorzio europeo e offerta privata, ma lo fanno anche in forza del fatto che hanno in tasca 80 miliardi che noi abbiamo già fornito. Allora, signor Sottosegretario, vorrei sapere che cosa dicevano i protocolli d'accordo per la costituzione del consorzio Westland-Agusta, che garanzia aveva ricevuto il Governo italiano e coloro che allora hanno firmato. La cosa non risale al 1984, ma al 1982, quando era Presidente del Consiglio l'attuale ministro della difesa, senatore Spadolini, e ministro della difesa l'onorevole Lagorio, ministro anche nell'attuale Governo.

Chiedo quindi di sapere quali erano le basi reali e le garanzie di questo accordo. In secondo luogo, proprio perchè stanno così le cose, nel caso che l'opzione privata abbia la prevalenza sull'opzione europea, vorrei sapere quale sarà il destino dell'EH-101, quindi dei finanziamenti da noi stanziati non solo in questo caso per la Westland, ma anche a favore della Agusta. La Sikorsky ha un suo elicottero, quindi potrebbe cancellare questa ricerca, o non ce l'ha? Io non ne sono tanto certo. Alcuni sistemi d'arma degli americani si conoscono e posso dire che sistemi equivalenti, forse anche più moderni, ne esistono. Noi utilizziamo su licenza americana le tecnologie americane, gli americani proibiscono di concederle a terzi e, se vengono concesse a terzi, è il tribunale americano, non il tribunale italiano o inglese, a giudicare. Questi sono i rapporti fra impero e colonie, in questo caso. Il punto centrale è il destino di questo progetto. So che gli ambienti della Agusta fanno sapere che comunque vadano le cose il progetto EH-101 è garantito. A proposito voglio però assicurazioni, perchè se subentra il privato in questo caso si porta a casa per questo progetto commesse per 1.000 miliardi di lire. Si tratta di 36 elicotteri per parte italiana, 36 elicotteri per parte inglese, e ai costi attuali si arriva, per i residui, esclusi i motori americani, all'incirca alla somma di 1.000 miliardi.

Voglio comunque sapere dal Governo perchè è stata fatta quella operazione, quale garanzia vi era, chi ha firmato, quali sono i protocolli che reggono questo accordo e perchè non vi è stata partecipazione inglese al



nostro livello e come si è potuto mettere insieme un pasticcio di questo tipo per cui corrono decine e centinaia di miliardi a carico del bilancio dello Stato senza sapere se hanno una destinazione. Chiedo al Governo indicazioni di precise responsabilità, documenti, risposte possibilmente non contraddittorie; non voglio sollevare la questione dello scontro avuto in Commissione e la questione dei documenti contraddittori (mi riferisco all'allegato 14 del bilancio della difesa di quest'anno) e delle informazioni date in Commissione. Ho già avuto problemi di cuore, il Ministro si è trovato vicino ad una situazione di questo tipo, non voglio riproporre la stessa situazione, voglio però che i documenti che vengono esibiti siano probanti per il Parlamento. Non ci troviamo come in Inghilterra di fronte al caso di un Ministro che in qualche modo ha favorito la fuga di notizie e che è stato costretto a dimettersi; non voglio questa eventualità perchè sarebbe clamorosa e inoltre non ne ho nè i poteri nè la forza. Però, se qualcuno ha firmato degli accordi e questi accordi implicano un esborso rilevante di danaro, possibilmente «disperso», voglio che ne venga indicata la responsabilità.

Al di là della cessione al consorzio privato Sikorsky-FIAT o cessione al gruppo europeo, ritengo che i problemi che ci riguardano più direttamente sono quelli che ho indicato, e che però sono stranamente fuori dall'attenzione. Tutti i giornali, non so da chi sollecitati, parlano di queste due opzioni, mentre degli interessi italiani già coinvolti nessuno ne parla. Prendo atto che anche la nota della Presidenza del Consiglio si schiera a favore del consorzio europeo e vedo questa cosa con soddisfazione, ma non si riesce a capire per quale ragione. Non vorrei che la ragione fosse quella, essendosi trovata la Presidenza del Consiglio in conflitto con un privato italiano, di una posizione che abbia il sapore della rivalse: non credo che si possa fare politica così e penso che in quella nota fossero presenti questi interessi che non vengono specificamente indicati e che chiedo al Governo di indicare, descrivendone la dimensione, sulla base di precisi documenti: su tale base appunto mi riservo di dichiarare le

mie intenzioni relativamente all'interpellanza che ho presentato.

BUFFONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUFFONI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, l'interpellanza presentata dal sottoscritto e dal senatore Cassola soffre inevitabilmente della data nella quale venne proposta: fu presentata sotto forma di interrogazione e poi trasformata in interpellanza quando il dibattito venne portato in Aula. Infatti la nostra prima interrogazione è del 3 dicembre 1985, quando si era agli inizi della vicenda e le notizie erano ancora poco chiare; da allora l'evoluzione dei fatti è stata tumultuosa.

Chiedevamo chiarimenti al Governo, in modo particolare al Ministro per le partecipazioni statali, sulle tre ipotesi, che venivano formulate in quei giorni e che poi si sono riassunte soltanto in due: ve ne era infatti una terza, oltre alle due di cui stiamo discutendo, che prevedeva l'ingresso della FIAT nell'EFIM e una conseguente «cordata» FIAT-EFIM-Agusta-Sikorsky, ipotesi poi scomparsa dal panorama della vicenda, salvo riapparire in questi ultimi giorni: e ne ripareremo più avanti.

Nella interpellanza oggetto della discussione odierna, sottolineavamo i vantaggi del consorzio europeo nell'ottica di una europeizzazione del settore elicotteristico ma, come ha già detto il senatore Rebecchini nel suo intervento, puntavamo l'attenzione in modo particolare sulla tutela del progetto dell'elicottero multiuso EH-101 e dell'elicottero anticarro A 129, cosiddetto «Mangusta».

I fatti successivi sono noti a tutti: la scelta della Westland per la cordata FIAT-Sikorsky, l'esito dell'assemblea degli azionisti della Westland, le polemiche in Inghilterra con le gravi conseguenze politiche in quel paese, che peraltro non mi pare nè opportuno nè lecito affrontare in questa sede. Nel corso di questi eventi noi abbiamo avuto prese di posizione numerose e precise per il sostegno del consorzio europeo. C'è stata la nota, già richiamata, della Presidenza del Consiglio

dei ministri nella quale non è vero, come diceva il senatore Milani, che non si parlava della tutela dei programmi, perchè c'è un riferimento specifico all'EH-101 e all'A 129. Ci sono state le prese di posizione del Ministro delle partecipazioni statali e dello stesso ministro della difesa Spadolini che ha ribadito la sua preoccupazione per il pericolo di uno spostamento dell'asse produttivo dell'elicottero europeo oltre Atlantico alla Commissione difesa la scorsa settimana. Ugualmente, vi sono state prese di posizione da parte del presidente dell'EFIM e da parte della stessa Comunità economica europea. Tutto questo nella linea del Governo italiano che ha sempre assunto con coerenza chiare posizioni a favore del rafforzamento della collaborazione europea in materia di ricerca ed innovazione tecnologica, con una priorità operativa verso le intese meglio in grado di favorire lo sviluppo autonomo dell'innovazione industriale.

Il rafforzamento del polo europeo si giustifica con l'esigenza di migliorare la competitività del mondo dell'industria nei paesi comunitari in un settore quale quello elicotteristico che rientra indubbiamente tra quelli più significativi e promettenti di progresso. Nel caso specifico si faceva osservare nella nota della Presidenza del Consiglio — questa è una risposta al senatore Milani, anche se non tocca a me rispondere alla sua interpellanza — anche la necessità del mantenimento e dello sviluppo dei programmi di collaborazione già esistenti tra l'Agusta e la Westland, il progetto EH-101 con il finanziamento pubblico di 300 miliardi e l'elicottero anticarro A 129 che potrebbe essere fuso con una similare iniziativa franco-tedesca per un'unica realizzazione in linea con l'obiettivo di tutelare e salvaguardare le prospettive di successo dell'industria europea; tenuto conto che nel consorzio europeo sarebbero presenti tutte le società, tra cui l'Agusta, coinvolte nella elaborazione di nuovi progetti europei di elicottero multiruolo. Credo quindi che la posizione fosse chiara.

Questo certamente non per sentimenti antiamericani, ma semplicemente perchè è ormai chiaro a tutti che in questo mercato per il futuro vi sarà posto soltanto per una gran-

de impresa europea, per cui o gli europei si uniscono in un polo solido e coordinato oppure saranno certamente perdenti di fronte alla tecnologia d'oltre oceano. Anche perchè lo spazio sinora conservato in uno dei pochi settori ad alta tecnologia è quello che abbiamo cercato di tutelare anche attraverso un'industria fondamentale nel nostro paese, qual è l'Agusta. Del resto, il Parlamento italiano ha approvato non molto tempo fa la legge per l'intervento, lo sviluppo e l'accrescimento di competitività dell'industria operante nel settore aeronautico e l'abbiamo approvata proprio in questa prospettiva.

Tornando ai fatti, dicevo che sappiamo tutti come sono andati. La proposta del consiglio di amministrazione della Westland non ha ottenuto la maggioranza necessaria ma verrà ripresentata: l'ipotesi FIAT-Sikorsky è stata aggiornata come offerta e per la normativa assembleare basterà, per l'approvazione di questa proposta, il 50 per cento dei voti della assemblea degli azionisti. Si sono però verificati alcuni fatti nuovi su cui poniamo ulteriori domande rispetto a quelle contenute nella interpellanza. Obiettivamente si è indebolita la posizione del consorzio europeo per un atteggiamento quasi di ripensamento dell'industria pubblica inglese «British Aerospace», che non sembra più così disponibile a sostenere una battaglia per la cordata europea. Si è determinato un conflitto Agusta-Aérospatiale per quello che è stato definito «uno scippo di commesse» da parte della Francia. Infatti la Aérospatiale francese, dopo contatti dell'Agusta con la Spagna per forniture di 24 elicotteri, addirittura con accordi precontrattuali già formalizzati all'ultimo momento però ha soffiato la fornitura all'Agusta e ha venduto 24 elicotteri alla Spagna, 24 elicotteri per un valore di circa 160 miliardi.

Oggi infine si palesa, seppure come voce di corridoio, l'ipotesi di un accordo FIAT-EFIM o FIAT-Agusta per un ingresso congiunto nella Westland. Questo è stato ipotizzato dal presidente dell'Agusta, ma smentito dalla dirigenza della FIAT, ed ha visto anche una presa di posizione politica della quale noi chiediamo il significato. Vogliamo, infatti, sapere cosa significa l'incontro che il mini-

stro delle partecipazioni statali Darida, insieme al responsabile del settore economico della Democrazia cristiana, senatore Rubbi ed al presidente dell'EFIM Sandri, ha avuto per ipotizzare una proposta di accordo FIAT-Agusta.

Ritengo perciò che vi siano molte domande da porre, non comprese nel contenuto dell'interpellanza da noi presentata. Fra queste vi sono alcune domande che si inseriscono in una prospettiva, che noi, come Gruppo socialista, riteniamo fondamentale. Domande con le quali si chiedono risposte al Governo che devono essere compatibili con le esigenze da tutti considerate irrinunciabili, cioè che vengano salvaguardate le ragioni della cooperazione europea, ma che vengano salvaguardate anche le ragioni di tutela dell'industria pubblica italiana in un settore fondamentale della politica industriale e dell'innovazione tecnologica. (*Applausi dalla sinistra*).

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* POZZO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi del Senato, la questione che è al centro del nostro dibattito assume rilevanza anche per la pubblicità che è fiorita intorno a questa episodica. Entrando direttamente in argomento sulla vicenda della Westland, dirò che essa pone il problema dell'unità europea sulla finanza internazionale e sul ruolo dell'Italia in questioni che sono molto più importanti di quello che possano apparire all'opinione pubblica comune.

Di cosa si tratta si è già ampiamente parlato, ma credo di non ripetermi e di avere il dovere di chiarire a me stesso di cosa si tratta. Una fabbrica inglese di elicotteri in difficoltà finanziarie produttive ha offerto a partners europei e nordamericani di entrare a far parte del suo assetto azionario in posizione influente per rilanciare la produzione e garantire l'occupazione. La fabbrica americana di elicotteri Sikorsky si è accordata con la FIAT per partecipare all'iniziativa superando per circa 1 milione di sterline — occorre tenere presenti le dimensioni dell'affa-

re — un'analogia offerta proveniente dal consorzio europeo di imprese produttrici di aerei ed elicotteri, ivi compresa l'Agusta. La reazione di qualificati ambienti economici ed industriali europei è stata decisamente negativa nei confronti della FIAT perchè essa in questo modo agevola, o intende agevolare, di fatto, l'ulteriore penetrazione nordamericana sul mercato europeo, ponendo indirettamente in crisi le corrispondenti industrie italiane e europee. Quindi la prima considerazione è questa: si parla tanto di unità europea anche sul piano economico e tecnico-produttivo, si protesta contro gli atteggiamenti neoprotezionistici nordamericani, si lamenta la fuga dei cervelli, da un lato, e l'accresciuta disoccupazione giovanile dall'altro, ma, all'atto pratico, non esiste alcun coordinamento a livello governativo e ministeriale che possa e voglia sul serio tutelare l'indipendenza e lo sviluppo delle produzioni europee, prioritarie dal punto di vista tecnologico e strategico.

Ci troviamo dinanzi ad attività industriali di altissimo impegno, incentrate nella produzione di elicotteri militari tattici e strategici di impiego ampio e costante, certamente per ora, perlomeno in larga misura, pacifico, anche se si tratta essenzialmente di armamenti destinati alla sicurezza dell'area occidentale. Decisioni politico-economiche su tal genere di problemi non possono essere lasciate alla discrezionalità di un gruppo di tecnocrati componenti un consiglio di amministrazione, che hanno prevalentemente per obiettivo risultati di stretto calcolo intorno al dividendo degli azionisti, tanto è vero che in Gran Bretagna la stampa più accreditata, a cominciare dal «Times», lancia segnali preoccupati e critica il Governo nelle persone del Ministro dell'industria e del Ministro della difesa.

Per quanto riguarda l'Italia vi è da segnalare la dichiarazione di Sandri, presidente dell'EFIM, l'ente a partecipazione statale che ha il controllo della Agusta, che ha detto testualmente: «Il pericolo è che l'ingresso della Sikorsky nel settore elicotteristico europeo attraverso un'importante testa di ponte crei delle premesse diversive; è realmente un'occasione gettata al vento, tanto più che quello elicotteristico è uno dei pochi settori

nei quali l'industria europea, e quella italiana in particolare, non hanno nulla da invidiare a quella statunitense».

Tutto ciò va collegato a quanto disse l'avvocato Agnelli, presidente della FIAT, al convegno del Lingotto a Torino, quando invitò le industrie e il Governo italiano a passare le Alpi per collegarsi con il centro-Europa. Ma in realtà ora la FIAT scavalca addirittura l'Europa per sbarcare, tramite l'Inghilterra, nel continente nord-americano: una palese contraddizione che si aggiunge a quella da più parti denunciata del capitale libico, e quindi mediterraneo — senza parlare poi dell'atteggiamento minaccioso e terroristico di quel paese — presente nella stessa FIAT.

Siamo molto curiosi di vedere se l'affare Sikorsky andrà in porto e quale sarà il conseguente atteggiamento della Casa Bianca al riguardo. Attualmente, la FIAT è una multinazionale che di italiano ha solo i piccoli azionisti e gli operai; è una grande impresa, non vi è dubbio, che tuttavia opera in tutti i campi e in tutti i paesi dove può accedere, senza curarsi nè di coordinamenti economici, nè di atteggiamenti politici coerenti con la posizione dell'Italia e dell'Europa. Infatti il discorso Sikorsky può essere esteso alle fabbriche di auto in Russia e a quelle di trattori e di autocarri in Libia. A nostro parere si ripropone il solito discorso dell'affare non proprio schiettamente nazionale e del ruolo trasversale di turbamento dei rapporti politici ed economici che giocano le multinazionali. Sarebbe invece bene che, a livello governativo e parlamentare, si operasse, come in realtà ci sembra che si stia cominciando a fare, un'attenta analisi delle iniziative della FIAT, cominciando a riflettere sulla complessa realtà dell'azienda torinese e delle sue collegate operanti in tutti i campi, dai missili agli elicotteri, nonchè sulla politica estera parallela fatta a Torino. A questo proposito si pone l'interrogativo di quante siano, in realtà, le linee della politica estera italiana, una politica ondivaga, spesso indecifrabile, piena di contraddizioni e di incoerenze.

L'eventuale sbarco della Sikorsky al di qua dell'Atlantico desta non poche preoccupazioni per le aziende europee. Per il nostro paese, poi, la rottura del sodalizio tra Agusta e

Westland rischia di far saltare i programmi di ammodernamento della componente elicotteristica delle forze armate. Nei piani futuri dell'Italia vi è infatti — è stato ricordato anche dai colleghi che mi hanno preceduto — l'acquisizione del nuovo elicottero imbarcato pesante EH-101, il cui prototipo è stato già messo a punto seguendo le indicazioni della Marina italiana e della Royal Navy. Dagli studi fatti su questa macchina dovrebbe prendere le mosse il nuovo elicottero da trasporto medio NH-90, frutto della cooperazione tra Italia, Inghilterra, Germania e Francia, che si pone proprio in rivalità con l'ultimo elicottero prodotto dalla Sikorsky. A questo punto il nostro interrogativo è sulla posizione ufficiale del Governo italiano nella intricata controversia, in particolare circa la risposta che il Governo presieduto dall'onorevole Craxi intende dare in Parlamento a tutela degli interessi italiani e nel quadro di una visione strategica per la sicurezza dell'Occidente.

SCLAVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCLAVI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, troppo spesso la politologia, la disinformazione, le prese di posizione preconcepite mortificano la realtà dei fatti e inducono a convinzioni errate e a decisioni ingiustificate. Emblematico è il recente caso della Westland, che pone problemi di carattere economico strettamente coniugati con elementi di carattere politico.

C'è in ballo la solidarietà europea, c'è un confronto tra impresa pubblica ed impresa privata, elementi sui quali il nostro partito ha una connotazione storica inconfondibile. C'è però anche una situazione economico-finanziaria dalla quale non si può prescindere e che bisogna conoscere.

La presa di posizione del nostro partito fa giustizia di giudizi approssimativi o emotivi e si basa invece su una precisa analisi della situazione obiettiva. Il nostro europeismo e la nostra opzione per l'impresa pubblica sono fuori discussione, ma non possono fare velo o costituire pretesto per decisioni prive

di logica economica e politica. Ecco perchè è opportuno avvicinarsi a questa vicenda con una informazione obiettiva e panoramica. Non è un mistero per nessuno che l'industria elicotteristica europea è in difficoltà: gli ordini sono insufficienti rispetto alla capacità produttiva e ai costi, l'invenduto è elevato. Non a caso la Westland, tecnologicamente la prima in Europa, è sull'orlo del fallimento finanziario. Infatti, l'industria francese denuncia una progressiva perdita di redditività nel settore elicotteristico che peraltro rappresenta il 17 per cento del fatturato complessivo della società. Inoltre, per ammissione dello stesso presidente della società francese, vende l'80 per cento degli elicotteri a paesi ritenuti «ad alto rischio commerciale e politico».

La MBB tedesca nel 1984 ha avuto nel settore elicotteristico un fatturato di appena 432 miliardi di lire, contro gli 800 miliardi dell'Agusta e i 1.200 miliardi della società francese. Tutto sommato una fetta di mercato non proprio importante. L'Agusta da parte sua ha accusato negli ultimi anni perdite progressive. A fine 1984 l'esposizione debitoria era di 620 miliardi, mentre le difficoltà di mantenere i livelli occupazionali sono a tutti note.

In questa situazione la cordata cosiddetta europea offre alla Westland non solo un apporto di capitale, che certamente nel caso italiano è denaro pubblico, ma anche una quota di 1,8 milioni di ore di lavoro per quattro anni che, nella situazione di mercato appena descritta, non possono che essere sottratte alle singole quote produttive che le aziende europee partecipanti al *pool* già ora fanno fatica a conservare. La ricaduta per il nostro paese sarebbe dunque, secondo ogni logica, negativa sotto il profilo della produzione e della occupazione.

È assai probabile inoltre che il salvataggio della Westland da parte di aziende impegnate in un mercato ristretto come quello europeo possa produrre accentuazioni di rivalità concorrenziali. Appartiene ad un passato recente il rifiuto da parte francese e tedesca di accettare l'elicottero anticarro A 129 dell'Agusta, che ha trovato invece spazio negli USA. Naturalmente ora sia tedeschi che fran-

cesi stanno fabbricando un loro elicottero anticarro. Sempre i francesi hanno ancora rifiutato di partecipare al progetto di aereo europeo e hanno deciso di dar vita da soli al programma missilistico EFA.

Del tutto diversa la situazione della Sikorsky, *leader* indiscussa nel settore per quanto riguarda tecnologia, ricerca, sviluppo e penetrazione nel mercato. L'azienda americana ha in questo momento un grande portafoglio di ordini da soddisfare: ha esattamente quello che manca ai gruppi europei e cioè l'esuberanza delle commesse. Entrando nella Westland si propone di collocarvi lavoro, decentrando in essa una produzione che comunque non sottrae nulla alle altre aziende europee. Tanto per fare un esempio, la Sikorsky ha in programma l'elicottero LXH, un mezzo leggero per l'esercito americano che è valutato in 40 miliardi di dollari e 3.000 esemplari.

Bisogna anche comprendere bene l'interesse della FIAT: è chiaro che il gruppo di viale Marconi punta sull'operazione Westland per collegarsi alla Sikorsky, i cui programmi tecnologici di ricerca e sviluppo sono i più avanzati dell'Occidente. E l'operazione appare valida anche strategicamente perchè non si vede come altrimenti il sistema produttivo italiano possa raggiungere tali obiettivi. Queste valutazioni portano alla conclusione che al momento le maggiori garanzie di affidabilità produttiva, finanziaria e di innovazione tecnologica siano offerte dalla cordata FIAT-Sikorsky.

Nel caso in cui questa operazione andasse a buon fine il Governo dovrebbe chiedere energicamente che venga tenuto fede all'impegno già dichiarato dal *pool* italo-americano di mantenere e rafforzare la collaborazione già in atto tra l'Agusta e la Westland (riguardo l'A 129 e l'elicottero antisommersibile EH-101), cosicchè anche l'azienda elicotteristica italiana possa beneficiare della ricaduta tecnologica e produttiva dell'operazione.

Sono elementi che proponiamo per una riflessione serena e motivata che non contraddica la nostra coerente scelta politica e la nostra irreversibile scelta europea.

VALITUTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALITUTTI. Signor Presidente, sarò estremamente breve. Nella nostra interpellanza non abbiamo anticipato anatemi contro il Governo: ci siamo limitati a chiedere precise informazioni, se il Governo è in grado di fornircene, perchè dubitiamo, signor Presidente, anche di ciò. Chiediamo precisamente di sapere dal Governo la valutazione che esso fa degli eventuali riflessi della trattativa in corso tra la società inglese e il consorzio europeo da una parte e la combinazione Sikorsky-FIAT dall'altra. Inoltre chiediamo di sapere quali sono le valutazioni del Governo sui riflessi che i due accordi alternativi possono produrre sulle condizioni di sicurezza del nostro paese.

Ho ascoltato con molto interesse quello che hanno detto i colleghi illustrando le loro interpellanze. Devo manifestare stupore in primo luogo per quello che è stato detto della FIAT. Noi non siamo i difensori d'ufficio della FIAT, ma la FIAT è una delle più grandi imprese nazionali, anche se opera in altri paesi. Ebbene, come non devono essere demonizzate le imprese economiche a carattere pubblico, credo che allo stesso modo nel nostro paese non debbano essere demonizzate le imprese private, specie se attive come la FIAT.

Noi non prendiamo posizione nè per l'Agusta nè per la FIAT. Oltretutto, ignoriamo ancora le condizioni della trattativa: la trattativa è ancora in corso, i suoi termini mutano giorno per giorno. Ieri c'è stata una nuova offerta del binomio Sikorsky-FIAT, quindi attendiamo. Chiediamo solo al Governo di informare sia il Parlamento che l'opinione pubblica tempestivamente degli sviluppi della trattativa.

GUALTIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALTIERI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, il problema che abbiamo di fronte è, come è emerso da tutti gli interventi, italiano e non inglese. Si tratta di esaminare quale linea ha seguito e intende seguire il Governo italiano nella vicenda Westland. In particolare si tratta di esaminare se il

nostro Governo, da solo o in compagnia dei Governi che formano il cosiddetto consorzio europeo, vorrà continuare a sostenere la posizione di principio assunta collegialmente sin dall'inizio, e nella quale noi repubblicani ci riconosciamo in pieno, o vorrà fare qualcosa di più, come partecipare ad un ulteriore rastrellamento in Borsa del titolo o lanciare un'offerta pubblica di acquisto oppure, infine, vorrà rimettersi alle valutazioni dell'assemblea dei soci Westland che si svolgerà a Londra il 12 febbraio.

C'è la possibilità, onorevole Sottosegretario, di spostare la maggioranza assembleare della Westland? Questa mattina «Il Corriere della Sera» riportava che le banche che difendono gli interessi del consorzio europeo ritengono che attualmente gli europei siano in grado di arrivare a controllare il 25 per cento delle azioni Westland contro il 21 per cento del gruppo FIAT-Sikorsky. Le probabilità di successo di una eventuale battaglia in Borsa per assicurarsi il maggior numero possibile di azioni venivano giudicate dal giornale «interessanti», anche se i più sottolineano i rischi e i costi di una simile manovra. So che su questo non avrò oggi dal sottosegretario Amato informazioni precise nè le chiedo, per ovvie ragioni, perchè sarebbe come chiedere se domani ci sarà la svalutazione della lira.

So anche che non potrò sapere nemmeno dalla FIAT se risponde al vero la notizia di contatti tra le due cordate per arrivare ad una soluzione onorevole, non transitoria, della vicenda. La FIAT non può che smentire ciò che io mi auguro sia vero e che forse lo è. FIAT e Agusta non hanno infatti interesse a farsi guerre permanenti e stellari in questa materia, ma a produrre una concentrazione fortissima nel vitale settore dell'elicotteristica: questo è l'interesse di fondo dei due gruppi pubblici e privati. L'Italia, nella disputa, ha, da un lato la maggiore industria italiana e, dall'altro, una impresa che proprio nell'elicotteristica si è affermata e che il Governo ha difeso con convinzione e determinazione in tutte le sedi internazionali: non può essere amico di una parte e nemico dell'altra. Nelle vicende svoltesi finora la posizione del Governo è stata limpida e lo

stesso presidente della FIAT ieri ha dichiarato che il Governo è intervenuto legittimamente, trattandosi di una azienda pubblica. Ma bisogna, a mio giudizio, guardare più avanti.

Il Ministro della difesa ha illustrato in Commissione l'aspetto militare della vicenda e in campo militare vi sono interessi assai forti. Sono forti anche gli interessi civili, ma per ovvie ragioni sono più forti gli interessi militari. In linea di principio l'interesse di fondo è quello di pervenire ad un sistema integrato europeo nel campo della produzione militare. Questo interesse, che dovrebbe fare principio, è però stato più volte disatteso dai nostri *partners* europei. L'accordo franco-tedesco ci ha spazzato via in molte occasioni da molti mercati e ha occupato spazi che erano anche nostri. Attenti allora a pensare ad un'Europa buona e ad una America cattiva e prepotente. America vuol dire per noi anche NATO e difesa comune, quindi bisogna guardare la sostanza del problema. Ogni cosa va vista in un concerto reale, in una collaborazione vera nel rispetto della dignità di ognuno.

Sono certo che l'onorevole Amato fornirà a noi, oggi, in Senato, una informazione che, entro i vincoli riconosciuti dalla riservatezza — vincoli di riservatezza ovvi in questa fase della trattativa — ci rassicuri sui principi e contemporaneamente sulle realizzabili intese capaci di tutelare gli interessi italiani nella vicenda. Dall'informazione che l'onorevole Amato ci fornirà il mio Gruppo farà conoscere le proprie valutazioni finali.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha facoltà di rispondere alle interpellanze testè svolte e alla interrogazione presentata.

\* **AMATO**, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Signor Presidente, credo che le aspettative che ho raccolto sulla capacità di risposta del Governo vadano al di là di tale capacità, sia per quanto riguarda la ricchezza delle informazioni acquisibili sull'argomento, sia per quanto riguarda le assicurazioni fornibili sull'argomento. Le informazioni sono, temo, di meno di quanto ci si aspetterebbe volendo

scavare più di quanto già non si sia scavato e sperando con ciò di trovare uno strato al momento non conosciuto che permetta di vivificare ulteriormente il dibattito. Le assicurazioni sono quelle che un Governo può dare quando ha a che fare con una questione che dipende largamente da soggetti che dalla volontà del Governo non dipendono affatto. Questo naturalmente non significa che ci si trovi in quest'Aula a svolgere un seminario sull'argomento Westland; significa tuttavia che l'argomento da un lato segnala i limiti politici presenti in una materia di alta rilevanza politica, dall'altro può essere utilizzato per verificare come e se in futuro tali limiti politici possano essere modificati.

L'interesse del Governo italiano ad una produzione elicotteristica europea non è nato ieri in occasione della questione Westland e non è legato alle circostanze che hanno trovato parti diverse in posizioni diverse. È noto, ed è stato ricordato fin dal primo interpellante, che questo gruppo a quattro (che poi in realtà è a cinque, ma è nato a quattro, composto dai cosiddetti quattro grandi paesi europei) ormai da molti anni lavora sulla prospettiva di rendere europea la produzione degli elicotteri che sono destinati a corrispondere ad esigenze comuni delle forze armate dei paesi interessati. Dal 1978, come è stato ricordato di recente non in questa, ma nell'altra Camera dal Ministro delle partecipazioni statali, è stato avviato questo lavoro che ha avuto vari sbocchi e del quale in fondo sono figli i diversi elicotteri che fanno capo più o meno in modo definito alla nostra produzione nazionale: l'elicottero EH-101, l'A 129 e l'ultimo, ancora in fase di progettazione, siglato con la cifra 90 e che è quello dai contorni e dal futuro a questo punto più incerto, come meglio vedremo più avanti.

**MILANI ELISEO.** La sigla 90 sta ad indicare che si tratta di un elicottero che sostituirà gli altri a partire dagli anni 90.

**AMATO**, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Precisamente, la sigla di questo elicottero è NH-90.

Non sto a ritornare su tutte queste vicende che del resto sono notissime agli interpellan-

ti e agli interroganti, mi limito a sottolineare soltanto perchè testimoniano che siamo in presenza di un indirizzo di politica di collaborazione europea nell'ambito delle produzioni di rilevanza militare, indirizzo che è di lunghissima data e che risale a numerosi Governi fa, regolarmente confermato e che non poteva non esserlo in occasione di quest'ultima vicenda.

In materia di informazioni soltanto due cose (sulle quali peraltro notizie già sono state date al Parlamento) meritano di essere messe in correlazione reciproca. Da un lato, vi è il fatto che a fine novembre, quando si incontrarono i quattro direttori nazionali degli armamenti, precisamente il 29 novembre, fu da essi ribadito l'orientamento alla produzione comune degli elicotteri di interesse comune delle quattro forze armate e in quella occasione, come risulta documentato, fu ribadita dai rappresentanti del Governo italiano l'esigenza, peraltro condivisa dagli altri, che in questi programmi comuni trovasse spazio i mezzi che a noi stavano a cuore (in particolare in quella occasione vennero ricordati gli EH-101 e l'NH-90); successivamente si riunì il nostro comitato difesa e industria il quale ovviamente si orientò nel medesimo senso; la questione Westland emerse in coincidenza con questi incontri e

ancor prima che si riunissero i quattro direttori degli armamenti già il vice Ministro della difesa inglese era venuto in Italia, come in altri paesi, all'inizio di novembre a prospettare la situazione della Westland e a prospettare — non a proporre perchè non di sua competenza — la possibilità che il nostro Governo sollecitasse l'Agusta ad una presenza attiva nella soluzione della crisi della Westland. Questo fatto sta a dire che in realtà questa sollecitazione arriva in questo momento e non precede questo momento. Quando venne approvata la legge con la quale vennero stanziati i 300 miliardi (rispondo al punto cui si riferiva il senatore Milani poc'anzi) non c'erano nè aspettative, nè impegni di intervento azionario nella Westland: era un impegno di collaborazione. La situazione della Westland è maturata dopo, e l'ipotesi di una partecipazione attiva dell'Agusta nella Westland è stata prospettata dagli inglesi pochi mesi fa, ed era lontana dal Parlamento e dal Governo un'ipotesi del genere quando venne approvata la legge, la quale si presentava come un normale provvedimento di collaborazione tra paesi diversi e imprese di paesi diversi. Questo punto è stato opportunamente sollevato e la risposta, che del resto il senatore Milani in qualche modo conosceva, è naturalmente questa.

### Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

(Segue AMATO, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri). Dunque, il Governo inglese, attraverso il suo legittimo rappresentante, venne in Italia, come andò altrove, agli inizi di novembre — se non ricordo male l'11 o il 12 — e ci prospettò questa ipotesi. Questo si inseriva nel piano di collaborazione più ampio, anche se faceva fare un passo in là, perchè altro è collaborare a far degli elicotteri, altro è partecipare insieme come coazionisti ed anche in funzione di salvataggio, come in questo caso si trattava. La cosa venne valutata favorevolmente in sede ministeriale ed in sede interministeriale e l'ipotesi di consorzio europeo

per partecipare all'operazione Westland ebbe poi formale apprezzamento ed approvazione da parte del Comitato difesa e industria il 10 dicembre.

Contemporaneamente era partita l'altra operazione, la quale evidentemente contrastava con gli indirizzi iniziali del Ministero della difesa inglese, e in un momento successivo il Primo ministro ed il Governo inglese nel loro insieme ritennero invece che la loro posizione era quella di non favorire l'una o l'altra posizione rispetto al problema Westland, ma di mantenere una posizione di autonomia. Questo potrà essere gradevole o meno per alcuni, potrà essere più o meno



coerente con gli orientamenti complessivi in materia di politica delle forniture in questo settore ma è assolutamente legittimo e stava in ciò che il Governo inglese poteva fare ed ha ritenuto di fare, tant'è vero che ne sono nate poi delle conseguenze all'interno, alle quali noi abbiamo assistito con attenzione, nulla di meno, certo, ma neanche nulla di più.

C'è stata la fase nella quale la cosiddetta cordata europea ha messo a fuoco sempre più in una situazione dinamica la propria offerta; l'altra ha fatto altrettanto e la conclusione fino a questo momento è stata quella nota: nessuna delle due ha raggiunto il 75 per cento degli azionisti dell'assemblea della Westland. Ciò ha portato l'altra offerta a ridimensionare se stessa nei limiti del capitale esistente e quindi rinunciando ad aumenti di capitale per la società. È prevedibile che la cosa si concluda con l'entrata della «United Sikorsky-FIAT» da sola nella società, mentre la cordata europea rimarrà fuori dell'affare, in un clima nel quale l'uropeismo di quest'ultima cordata è risultato non tonificato dalla vicenda qui ricordata della commessa spagnola andata, inopinatamente per noi, ai francesi anzichè all'Agusta. Questi sono i fatti, sulla base dei quali il Governo non può fornire alcuna assicurazione sull'esito della vicenda Westland. Il Governo può solo dire che in ogni circostanza e passaggio della vicenda ha cercato di assicurarsi che i programmi comuni, in particolare quelli per i quali il contribuente italiano ha già cominciato a tirar fuori dei soldi suoi, fossero portati a compimento. Al momento tutto ci lascia ritenere che ciò accadrà: questo tipo di assicurazioni siamo al momento in condizioni di dare, perchè non risulta nulla in contrario alla prosecuzione del programma relativo all'EH-101. Appare invece molto più problematica la prosecuzione della progettazione dell'NH-90, perchè a quanto a noi risulta esso è esattamente il potenziale concorrente del «Black Hawk» americano, il «Falco nero» che dovrebbe essere proprio uno dei temi dell'incontro con la Westland. Allora, che attraverso questi due canali di collaborazione che si incrociano si possano produrre contemporaneamente due elicotteri che sono

in diretta concorrenza tra loro sembra difficile, e sembra probabile che a rimetterci le penne sia quello dei due che è più indietro. Questo lo ha detto il Ministro delle partecipazioni statali alla Camera ed io ripeto esattamente le considerazioni che lo stesso Ministro ha fatto a questo proposito in Commissione qualche giorno addietro. Questo è quanto si può dire sulla vicenda al momento. È chiaro che al di là di questo si pongono dei problemi che riguardano i rapporti tra stato e privati ed i rapporti tra Stati, problemi che dovranno essere considerati con la massima attenzione dal Governo e dal Parlamento.

Non c'è dubbio che sarebbe stato utile ed opportuno che un'impresa privata, che ha rapporti non infrequenti con il Governo della Repubblica e che sotto molti profili è una sorta di compagnia di bandiera per il nostro paese per i meriti che ha acquisito e per la stima e la forza di cui gode, intervenendo in una vicenda del genere si raccordasse con passati, presenti e futuri certo non ignoti in ordine all'assetto della produzione elicotteristica. Sarebbe stato opportuno che questa impresa si raccordasse meglio non soltanto a livello imprenditoriale — e mi riferisco anche ai rapporti tra imprese — ma anche a livelli superiori per quanto riguarda il Governo. Sarebbe stato meglio e sarebbe meglio che i paesi europei fossero stati in grado di vivere con maggiore coerenza una vicenda alla quale attribuiscono una validità ed una forza europea.

Ritengo che questo sia il problema principale davanti al quale nessuna soluzione è stata sino ad oggi trovata. Su questa come su altre vicende pesa un interrogativo grave: come mai in tante situazioni ed a tanti riguardi in ciascuno dei paesi europei si è fortemente convinti che una soluzione europea sarebbe migliore di altre? Come mai i fattori che rendono più convenienti soluzioni particolari o nazionali rispetto ad una soluzione europea riescono sempre a risultare più convenienti? Questo è un problema che non sorge solo in occasione della Westland, ma che sorge anche a molti altri riguardi: basti pensare al danaro che l'Europa nel suo insieme getta disperdendolo spesso nella ricerca e al pochissimo danaro che l'Europa

nel suo insieme getta in progetti comuni di ricerca. Evidentemente non esiste un ostacolo nei singoli paesi a stanziare molto per la ricerca, ma vi è una convenienza enorme a stanziare per progetti particolari, che si contrappone ad una convenienza irrisoria a stanziare per progetti comuni.

Questi sono i problemi che devono essere affrontati, altrimenti avremo molte altre situazioni in cui rammaricarci. Dico questo anche perchè la situazione Westland mette le parti in posizione reciprocamente sbagliata perchè finisce per fare dell'ipotesi europea un'ipotesi singolarmente autarchica, quasi che sia pensabile che l'Europa possa in campi tecnologicamente avanzati crescere da sola, ignorando i paesi che in questo momento sono più avanzati e quasi che l'Europa non avesse bisogno per svilupparsi di una collaborazione efficace con paesi come gli Stati Uniti d'America, quasi che non fosse vero — e in larga parte è vero — che una delle ragioni per cui alla fine la Westland ha finito per preferire la United Sikorsky si riduce al fatto che sul piano tecnologico si sentiva le spalle più coperte rispetto ad un accordo con l'Agusta e l'Aérospatiale.

MILANI ELISEO. Tanto più che il motore è americano.

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Sì, tanto più che il motore era già americano.

MARGHERI. Allora il motore già esisteva!

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Così ho letto in una lettera del Ministro della difesa che mi ha mostrato il senatore Milani.

MARGHERI. Però era stato detto che questo motore non era ancora pronto.

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Si parlava di fase sperimentale. La mia unica fonte di informazione è identica a quella del senatore Milani.

MILANI ELISEO. Posso addirittura fornire delle informazioni.

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Comunque, non si è scoperto nulla di eccitante. Questo è un problema di cui bisogna senza infingimenti farsi carico. Se i singoli paesi europei continueranno, ognuno per le proprie ragioni, ad andare ciascuno per i fatti suoi, finirà per essere ostacolata una cosa che è in realtà necessaria, la collaborazione con gli Stati Uniti, perchè noi siamo indietro di troppi anni per poter pensare, in tante aree, di recuperare da soli questa distanza; possiamo recuperarla in termini accettabili, anche politicamente, solo se evitiamo situazioni in cui l'Europa è da un lato l'Agusta e la FIAT dall'altro è Sikorsky. Questo è il problema che abbiamo davanti; si tratta di una situazione che in fondo lascia la bocca amara.

Credo che, come Governo, abbiamo fatto quello che è stato possibile fare, nel rispetto degli indirizzi in cui credevamo e che avevamo ereditato. Avevamo davanti interlocutori sui quali non potevamo esercitare un potere particolare, si trattasse di privati o di altri Stati; i comportamenti complessivi sono stati tali da condurre ad una conclusione...

MILANI ELISEO. Abbiamo speso 300 miliardi, abbiamo fatto protocolli e accordi; bisognerebbe cercare di sapere di più: qual è il destino di questi soldi?

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Ho già detto, senatore Milani, che per quanto riguarda la continuità della progettazione e produzione di questo elicottero...

MILANI ELISEO. Ma lei, parlandone, ci ha messo un «al momento» grande così!

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Ho detto «al momento» e lo ripeto perchè nessuno è in grado di dare assicurazioni a nessun altro su quello che accadrà tra 5 anni; sono progettazioni di lungo periodo...

MILANI ELISEO. Ma io parlo di previsioni di mesi, non di anni.

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Ebbene, que-

sto «al momento» si riferisce alla situazione presente e immediatamente futura; vuol significare soltanto questo, senza alcuna riserva mentale da parte mia: semplicemente, in una vicenda che ha avuto una sua evoluzione, dire «al momento» garantisce contro evoluzioni che al momento sono ignote, ma nient'altro che questo.

La vicenda ha avuto queste caratteristiche e credo che era impossibile per molti versi tenerla sotto controllo; era possibile — e questo è stato fatto — cercare le garanzie sui programmi che ci stanno a cuore. Su questo (su cui il contribuente italiano ha speso) le garanzie ci sono state, sull'altro che avevamo in mente le garanzie non risultano al momento esistenti, sul futuro onde evitare circostanze di questo genere credo che ci siano ammonimenti per tutti, per il Governo, per il Parlamento, per le imprese.

MARGHERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* MARGHERI. Signor Sottosegretario, siamo in una situazione un po' imbarazzante perchè troviamo soddisfacenti le sue opinioni in merito alla politica industriale in Europa, ma totalmente insoddisfacenti le sue risposte sul caso specifico della Westland.

Vorrei rapidamente riassumere le ragioni per cui dichiariamo questa insoddisfazione, pur apprezzando le sue opinioni generali sull'integrazione fra le imprese europee e sugli indirizzi che la politica industriale europea deve avere.

Oggi i giornali riportano anticipazioni su quanto alle 20,30 il presidente della FIAT, avvocato Agnelli, dirà alla televisione. Non so se queste anticipazioni sono totalmente esatte, comunque l'avvocato Agnelli dichiarerà: «Sono intervenuto nell'affare Westland perchè gli altri non intervenivano e non c'era nessuno che si sobbarcasse l'impegno di salvare la Westland». (*Interruzione del senatore Milani Eliseo*).

Ora, questa affermazione dell'avvocato Agnelli mi ha fortemente sorpreso visto che sia dirigenti di imprese pubbliche sia ministri avevano dichiarato che invece vi era

stata una forte pressione italiana ed una forte pressione di molte industrie europee per giungere presto al salvataggio. Desidero rassicurare gli amici della Democrazia cristiana, che, evidentemente, avevano la «coda di paglia» mentre stilavano la loro interpellanza, che noi non intendiamo in alcun modo intervenire sulla legittimità del fatto che un'impresa privata prenda gli accordi internazionali che ritiene. La FIAT agisce sul mercato libero, quindi non si capisce come qualcuno potrebbe contestare in qualche modo la legittimità di quello che fa, non soltanto per il diritto inglese, senatore Rebecchini, ma per l'ovvia considerazione che anche in Italia siamo coerenti con il diritto italiano. Nessuno poteva mettere in discussione il diritto della FIAT, come grande gruppo industriale multinazionale, di trattare con la Sikorsky l'acquisto di una percentuale di minoranza della Westland. Del resto lo scontro che c'è tra il signor Cuckney ed il signor Bristow sono questioni che riguardano vicende di imprese su cui le nostre posizioni sono soltanto giudizi a distanza, giudizi *a posteriori*.

Ma ricostruiamo, invece, una vicenda che ci riguarda da vicino, cioè la legge n. 456, citata da molti degli interpellanti, dell'agosto 1984. Con quella legge prendemmo decisioni importanti sulla produzione elicotteristica italiana ed europea, perchè finanziammo il programma degli EH-101. Non si sa certo quanta reciprocità ci fosse — e quello che è stato detto in questa sede non ci rassicura sui criteri di reciprocità — e, soprattutto, non si sa in quale quadro europeo fu presa la decisione di fare gli EH-101, perchè l'NH-90 era già in fase di studio e di discussione con tutte le altre imprese europee. Allora, perchè si è deciso per gli EH-101 insieme agli inglesi quando si sapeva che, prendendo questa decisione, si entrava in una difficile situazione rispetto alle altre imprese europee, che puntavano invece su altri progetti maggiormente integrati? Non si sa. Comunque, questo avveniva nel 1984. Il protocollo di collaborazione, sulla base di queste decisioni, è stato firmato per dichiarazione dell'onorevole Altissimo, nel marzo del 1985. Il Ministro dell'industria, dopo che

esiste una legge che fa partire il programma EH-101 insieme alla Westland, dopo che si è discusso della strategia della produzione di elicotteri sia sul piano militare — con tutte le conseguenze relative ai nostri difficili rapporti con gli Stati Uniti — sia sul piano civile — ricaduta civile di produzione militare — sa che la Westland è in difficoltà e che richiede interventi di nuovi azionisti l'11 novembre: abbiamo collaborato con loro per due anni ed i dirigenti della Westland non hanno mai fatto presente alla Agusta le loro difficoltà. Non solo, ma il momento in cui il ministro delle partecipazioni statali Darida viene a conoscenza di tutta la vicenda è una riunione voluta dal ministro Heseltine il 29 novembre — quindi la bellezza di 18 giorni dopo — in cui le quattro imprese europee vengono invitate a partecipare, secondo le dichiarazioni del ministro Darida alla Camera, al salvataggio della Westland.

Allora vi è una ricostruzione degli avvenimenti che ci fa dire questo: o ha ragione l'avvocato Agnelli, cioè che nessuno si era mosso nel momento in cui la Westland aveva registrato le sue gravissime difficoltà finanziarie, e sappiamo dai Ministri inglesi dimissionari che si trattava dell'estate del 1985, oppure si era mosso con tanta timidezza che, ancora a novembre, i Ministri della Repubblica italiana non conoscevano le circostanze ed i dirigenti delle grandi imprese private e pubbliche dell'Europa non erano stati chiamati a partecipare al salvataggio. In tutte e due le ipotesi abbiamo una conseguenza, caro sottosegretario Amato, che credo dobbiamo prendere in considerazione. Se la ricostruzione è esatta (ed è tratta dai documenti ufficiali dei ministri di questo Governo) abbiamo la prova che l'integrazione europea di cui tanto si è discusso nel campo aeronautico e spaziale è completamente al palo di partenza: non c'è integrazione, non c'è accordo malgrado il progetto NH-90, malgrado la decisione legislativa dell'EH-101, malgrado quello che si è già fatto per l'A 129. C'è, invece, una situazione molto ingarbugliata in cui l'Europa si presenta divisa tra Stati che, in questo momento, sono attraversati da logiche nettamente protezionistiche e si presenta divisa ad una trattativa con

gli Stati Uniti affermando i principi dell'europeismo ma poi facendo accordi unicamente bilaterali tra imprese europee e i *pools* degli Stati Uniti d'America, con quale conseguenza sull'autonomia della nostra politica industriale, del nostro livello e delle nostre possibilità tecnologiche, della nostra politica militare è facile individuare nelle recenti vicende.

Noi siamo in una condizione di subalternità perchè la politica europeista non ha fatto passi avanti. Lo stesso Ministro alla Camera ha citato l'esempio di Eureka, che in realtà si collega alla politica aerospaziale europea per molti versi. È un esempio di come si procede in campo europeo. Abbiamo sul SDI già progetti precisi, chiaramente finalizzati, a cui chiedono di partecipare tutte le industrie europee. Con Eureka abbiamo, sì, molteplici richieste in Italia — sono alcune centinaia le imprese che hanno chiesto di partecipare — ma non abbiamo progetti finalizzati, non sappiamo i singoli progetti a che cosa serviranno, quale ne sarà la ricaduta civile, quale la ricaduta tecnologia e non si sa neanche se i Governi si sono messi d'accordo per chiarire i termini del finanziamento e del consiglio direttivo. Abbiamo un rappresentante nel consiglio dell'Eureka che casualmente fa parte dell'ENEA, ma non si sa se sta lì in rappresentanza dell'ENEA, del Governo o di chi altro.

Questo modo di concepire l'integrazione europea ha influenzato tutta la nostra politica in settori decisivi e certamente nel settore aerospaziale è avvenuto questo: in realtà l'integrazione europea non ha fatto passi avanti, non c'è stata sufficiente volontà, non ci sono stati sufficienti investimenti, non c'è stata sufficiente determinazione. La conseguenza è che le nostre imprese preferiscono e trovano più vantaggiosi accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America. E trova spiegazione l'altra frase di Agnelli che diceva: non importa scalare le Alpi, non importa navigare nel Mediterraneo, il nostro destino è lì, nell'Atlantico e nel Pacifico.

Certo, se non c'è sufficiente volontà di costruire questa integrazione europea, la conseguenza sarà che le imprese più forti emigreranno verso le aree tecnologicamente

più avanzate. E noi come andiamo a questi appuntamenti? Quando abbiamo discusso la legge sull'aeronautica, che è stata citata anche dagli interlocutori della Democrazia cristiana, avevamo già posto questi problemi e li avevano posti tutti i Gruppi al Governo e al Parlamento.

Si era detto: accettiamo un finanziamento della nostra industria aeronautica, compresa l'industria elicotteristica — che in Italia eccezionalmente rappresenta il 18 per cento dell'industria aeronautica nazionale, contrariamente agli altri paesi che hanno invece un'industria elicotteristica che sta sotto il 10 — per gli accordi internazionali e però sia chiaro — ha disposto il Parlamento approvando un emendamento che proponemmo proprio come Commissione industria — che l'obiettivo deve essere quello dell'integrazione europea: cerchiamo di privilegiare i programmi che riguardano l'integrazione europea.

Non credo che la FIAT e la Sikorsky abbiano bisogno dei soldi di quella legge. Non so cosa ne pensa il presidente della Commissione industria, ma non mi pare che FIAT e Sikorsky siano proprio legate ai finanziamenti pubblici della legge che abbiamo votato nel dicembre del 1985. E tuttavia, signor Sottosegretario, vorrei dire che la risposta che Altissimo ha dato alla Camera alla domanda se la FIAT avesse diritto a quei finanziamenti è una risposta sbagliata. Altissimo ha detto, proprio lui questa volta, che la FIAT ne ha diritto perchè lo stabilisce la legge. Ma la legge stabilisce un'altra cosa: la nostra volontà di legislatori era quella di promuovere l'integrazione europea e, certo, la scelta della FIAT va in senso completamente opposto. È perfettamente legittima sul piano del diritto, ma contraddice l'interesse nazionale e contraddice la volontà che noi abbiamo espresso, dando al Governo mandato di finanziare i progetti che hanno come fine l'integrazione europea. Con quale impresa? Con l'Agusta soltanto?

Ma se il vero nostro problema nell'industria aeronautica è che un mercato così ristretto come quello europeo ha poca possibilità di sostenere la pluralità di imprese che esistono! Ma se la stessa discussione sulla

legge aeronautica ci dimostrò che era necessario non fare un ragionamento isolato sugli elicotteri o sull'ala fissa o sullo spazio ma cercare l'integrazione europea a più alto livello! Anche in Italia andava cercata questa integrazione, fondendo, come era necessario, l'Agusta e l'Aeritalia e avendo, di fronte alle imprese degli altri paesi, una azienda finalmente più solida, più efficiente, con cui sarebbe stato economicamente più vantaggioso accordarsi. Per questo, il ritardo è anche in Italia, è anche nella politica industriale, oltre che nella politica industriale europea, che ha seguito questo Governo. L'integrazione è necessaria perchè ad essa ci costringe l'esiguità del mercato e la necessità di dare una dimensione alla industria aeronautica certamente maggiore. Perseguire una politica diversa è compito del Governo.

Nel dare un giudizio, quindi, sull'operato della FIAT, di cui ovviamente non si può contestare la legittimità, si chiede al Governo un intervento contrapposto che crei per l'integrazione europea condizioni vantaggiose attraverso strumenti che lei stesso, esprimendo le sue opinioni, ha indicato e su cui si può tornare a discutere in quest'Aula, per avere anche i mezzi finanziari necessari. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

RUBBI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* RUBBI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, desideriamo manifestare la nostra soddisfazione per la sua replica. È, peraltro, una soddisfazione non completa, come ella potrà comprendere, onorevole Sottosegretario, anche con riferimento a dati ed elementi che si pongono con oggettiva rilevanza e che in qualche misura non possono, come ella ha avuto modo di dire, rientrare nel campo specifico di attività del Governo, che ha in ogni caso limiti nelle proprie possibilità concrete di iniziativa, innanzitutto relativi alle problematiche internazionali, ai rapporti tra Stato e privati e tra Stato e Stato, come ella ci ricordava.

Certo, alla domanda posta di come mai siamo profondamente convinti del fatto che

soluzioni europee siano preferibili e, contemporaneamente, quali siano i fattori, che portano poi le cose ad evolversi in un modo o in un altro rendendo più convenienti soluzioni non europee, nessuna persona pensosa dello sviluppo industriale-tecnologico nel nostro paese e, più in generale, dello sviluppo industriale e tecnologico dell'intera Comunità europea, può sottrarsi. Questo è un interrogativo che brucia, che esige un forte senso di responsabilità, mi consentano i colleghi, esercitabile non tanto nella dialettica tra le parti politiche in questo nostro paese o in accuse reciprocamente lanciate da membri della comunità nazionale italiana a membri della comunità nazionale britannica, francese o tedesca quanto nel richiedere la creazione, in modo più sistematico, di un collegamento tra questi paesi in base al quale fare emergere con chiarezza — certo progressivamente, nessuno si può illudere che le soluzioni possano essere trovate tutte d'un colpo — le convenienze ad una azione comune, a dei rapporti comuni, a degli studi comuni.

Noi abbiamo al riguardo — non può sfuggirci, onorevole Sottosegretario — impegnati fondi del contribuente italiano e di questi in particolare non possiamo non preoccuparci; ma abbiamo altresì la necessità, da parte nostra considerata primaria, di salvaguardare l'imprenditoria nazionale in quanto tale nella sua globalità, senza che possa essere — lo diciamo con chiarezza, senza demagogia — privilegiata una soluzione piuttosto che un'altra esclusivamente per il motivo che un'impresa sia di carattere prevalentemente pubblico. È peraltro l'impegno di risorse pubbliche, convogliato attraverso provvedimenti legislativi richiamati alla nostra attenzione dal senatore Rebecchini nell'illustrazione della nostra mozione, che deve farci con coerenza, con pervicacia, perseguire una via attraverso cui ottenere garanzie sui programmi. E questo, ci consentirà di dire, onorevole Sottosegretario, non ci è parso di poter con certezza evincere dalla sua risposta; abbiamo sì, soprattutto in chiusura della sua esposizione, potuto rilevare con soddisfazione che almeno per il momento presente poteva ella, a nome del Governo, fornirci tali assicurazioni sui programmi per le imprese

del nostro paese; e certamente non poteva, nè noi avremmo avuto aspettative in proposito, fornirci assicurazioni sugli assetti al riguardo. Vogliamo solo dire che per la continuità di attività nel campo elicotteristico, più in generale nel campo aeronautico e aerospaziale, nel quale abbiamo pur profuse risorse, queste assicurazioni vorremmo poter ottenere dal Governo, e darci reciprocamente, per un impegno comune che sia in grado di far sorgere nell'ambito nazionale quelle maggiori consapevolezze dei ruoli che l'imprenditoria nazionale può effettivamente recitare sul mercato internazionale. Sul piano dei rapporti con gli altri Stati europei vorremmo poter essere maggiormente rassicurati su una iniziativa tesa a far sì che la tela di questi rapporti venga realmente tessuta, non già per porsi in maniera più o meno velleitaria e in via esclusiva in alternativa alla realtà degli Stati Uniti d'America, perchè al riguardo molto opportunamente ella ha voluto qui ricordare — ed è stata questa sempre una nostra convinzione — che è assolutamente indispensabile e necessaria la collaborazione con gli Stati Uniti d'America, anche e soprattutto nel momento in cui su problemi di carattere tecnologico, militare e industriale si vuol portare avanti concretamente e non velleitariamente una reale collaborazione con gli altri Stati europei, con le aziende e i sistemi economici degli altri Stati europei.

Pertanto riteniamo di dover risottolineare la nostra esigenza che in ordine all'attuazione dei programmi si possano ottenere garanzie nel riconoscimento che la cordata europea, per quanto attiene a questa vicenda, non è stata in grado di produrre uno sforzo tale da ottenere il proprio ingresso nell'ambito della Westland e da impedire l'entrata in questa azienda della Sikorsky, fortissimamente presente sul mercato mondiale, nei confronti della quale tuttavia penso che, in collegamento con i *partners* europei e nella correttezza delle relazioni con i *partners* europei, si possa e si debba, nella salvaguardia dell'imprenditoria nazionale, portare avanti il nostro discorso, tessere con essa e con la FIAT, sua alleata, rapporti che siano in grado di salvaguardare al massimo gli interessi dell'imprenditoria del nostro sistema.

MILANI ELISEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANI ELISEO. Brevemente, signor Presidente, per dichiararmi del tutto insoddisfatto. Il Sottosegretario, sollecitato anche da una mia interruzione, ha pronunciato l'espressione «al momento» e ha fatto di questo «al momento» una categoria filosofica, distinguendo tra tempo incombente e tempo futuro e ha riferito questo «al momento» ad uno spazio di cinque anni nei quali i nostri interessi sarebbero garantiti. Allora, devo citare un'altra fonte governativa meno rassicurante. Ho qui il resoconto della seduta della Commissione difesa del 22 gennaio 1986. In quella sede il Ministro della difesa ebbe a dichiarare quanto segue: «Indubbiamente non mi nascondo il notevole rischio che corre l'Italia ove la vicenda Westland dovesse complicarsi ulteriormente e la società dovesse vedere aggravato il suo *deficit* finanziario. Ci sarebbe sicuramente un notevole danno per gli interessi dell'Italia, per la politica della difesa esposta ad accordi non equilibrati...». Quindi, quello che risulta è che ci sono almeno due valutazioni diverse nel Governo, una valutazione del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e una valutazione del Ministro della difesa che segnala un rischio in merito al quale io ho cercato di ottenere un'assicurazione dal Governo, il quale è parte contraente in questa vicenda perchè con legge risalente al 1984 ha deciso di stanziare 300 miliardi.

Innanzitutto chiedo se gli inglesi erano vincolati a fare altrettanto, perchè se il Governo di Sua Maestà britannica avesse fatto altrettanto con tutta probabilità la situazione della Westland non sarebbe quella attuale. All'allegato 14 del bilancio della difesa di quest'anno vedo che sono stati previsti 160 miliardi di cui 80 destinati alla Agusta e 80 alla Westland, però la cifra fin qui impegnata è già superiore a 300 miliardi e quindi si afferma che occorrono ulteriori stanziamenti per conseguire l'obiettivo, per il quale originariamente erano stati stanziati 300 miliardi e che consisteva nello studio e nella definizione di questo sistema d'arma. Allora, vor-

rei saperne di più: voglio conoscere i protocolli di accordo tra Agusta e Westland; voglio sapere chi era il nostro corrispondente e voglio sapere a chi venivano dati i soldi e quale garanzia si otteneva in contropartita. Questi sono i punti fondamentali che a me interessano, anche se certo interessa tutta la vicenda della produzione europea.

Ho sentito dire adesso dal collega Rubbi che non possiamo chiuderci in un rapporto di collaborazione con l'America, ma dobbiamo tenere in considerazione gli interessi dell'imprenditoria italiana nel suo complesso: tutte cose giuste, però con alcune precisazioni. Innanzitutto fino a tre o quattro mesi fa questa industria stava per vendere agli americani. Poi si è accorta che questa vicenda era un po' troppo pesante e ha fatto marcia indietro, forse perchè il «fiore all'occhiello» preoccupa la dinastia. La FIAT negli anni scorsi ha fatto una serie di ritirate strategiche nel settore degli armamenti; all'inizio era presente, ma siccome questa presenza non era redditizia, l'azienda aveva lasciato allo Stato ogni attività nel settore. Adesso invece si è visto che anche nel nostro paese le commesse militari cominciano ad essere consistenti perchè ci sono 4.000-5.000 miliardi di investimenti all'interno del bilancio della difesa italiana e quindi c'è un rientro della FIAT. Non a caso si è iniziato dalla SNIA Viscosa, che ha a che fare col settore degli esplosivi, si ritorna nel settore aerospaziale ed in quello elicotteristico, si ritorna a considerare preminente come punto di riferimento l'Aeritalia. Questa è la storia non di una imprenditoria italiana tanto avveduta da essersi posta questi problemi come interessi nazionali, ma di una imprenditoria che se li è posti dal punto di vista del profitto immediato e del rendimento: questi settori non rendevano e li ha lasciati allo Stato, mentre, ora che rendono, è bene rientrarvi.

Per ritornare al tema, il punto è che noi abbiamo interessi legittimi del Governo italiano, del contribuente italiano, come ha detto il Sottosegretario; abbiamo sborsato dei soldi e rischiamo, anche sulla base di quello che dichiara il Governo — non in questa sede, ma comunque in altra sede parlamentare — di aver disperso al vento qualcosa come 300 miliardi.

Desidero sottolineare un altro aspetto, signor Sottosegretario. Abbiamo speso circa 1.000 miliardi per approntare quello che viene definito l'incrociatore «tutto ponte», la mini-portaerei che sta vagando per il Mediterraneo senza sapere cosa portare a bordo. Del ponte forse hanno fatto un campo da tennis dove si esibiscono gli appartenenti all'ammiragliato. A bordo dovrebbero andare gli EH-101. Se questo progetto non viene portato a termine o non lo si vuole portare a termine, magari in funzione di altra opzione già indicata, bisognerebbe dirlo. Io la prendo in parola, signor Sottosegretario, ma bisogna fare in modo che questa incertezza non perduri. Ci sono 1.000 miliardi, una nave bellissima, anch'essa frutto della tecnologia italiana, conquista di questo paese, che vaga per il Mediterraneo. Si può anche giocare a tennis, ma bisogna capire come vengono definite queste cose, come le teniamo insieme e quali sono le risposte che occorre dare a questo paese quando si tratta di una nave di migliaia di miliardi. Non possono essere date risposte approssimative: il Governo deve avere una linea, la deve esporre in modo univoco nelle varie sedi parlamentari. Non voglio fare l'informatore del Governo, ma ho citato delle informazioni perchè un altro membro del Governo me le aveva date. Se ho io queste informazioni, il Governo nella sua collegialità ne deve disporre e le deve fornire.

Ecco, signor Sottosegretario, il mio discorso «al momento» vale per alcune settimane a venire, perchè è possibile che la Sikorsky, entrando nella società, liquidi questo progetto, perchè si vuole liquidare la produzione elicotteristica e non soltanto in vista degli anni '90. Circa l'Europa ho detto la mia opinione in questa come in altra sede. L'Eureka vuol dire 50.000-60.000 miliardi di lire se si vuole fare qualcosa. Non escludo la collaborazione con l'America, ma se facciamo i *chips* della terza generazione all'arseniuro di gallio allora possiamo mettere assieme i calcolatori della quinta generazione. Per fare questo occorrono molti soldi e bisogna definire questi progetti, attorno ai quali però non vedo molto fervore. Mi fa piacere che il Governo faccia certe affermazioni. Io

che sono all'opposizione posso solo fare delle richieste al Governo, ma questo deve avere una politica e deve decidere. Questi europei sono così infidi ed insieme enfatici, retorici ed ampollosi perchè hanno sempre la bocca piena di Europa, ma quando si va al dunque procedono agli scippi. Infatti i francesi ci hanno scippato l'elicottero da consegnare agli spagnoli e i tedeschi ed i francesi ci scippano l'elicottero da combattimento, il cosiddetto «Mangusta». Infatti i tedeschi e i francesi hanno candidamente affermato che avrebbero progettato un elicottero da combattimento per loro conto e che noi ci saremmo tenuti il nostro.

È chiaro che, a questo punto, è necessario che il Governo ci spieghi cos'è questa Europa e come noi ci collochiamo al suo interno. Abbiamo visto assumere impegni notevoli in questo periodo, ma quando siamo al dunque ci troviamo di fronte alla miseria corrente. Io rappresento l'opposizione e perciò, oltre ad informare l'onorevole Sottosegretario, debbo anche oppormi a questa politica. Proprio per questo non posso dichiararmi soddisfatto, anzi debbo dichiararmi preoccupato della destinazione di questi fondi. Comunque ringrazio lo stesso l'onorevole Sottosegretario. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

BUFFONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUFFONI. Signor Presidente, dovrei sottoporre alla sua attenzione la possibilità di una modifica regolamentare per sapere se è possibile dichiararsi contestualmente soddisfatti ed insoddisfatti.

PRESIDENTE. Può dichiarare quello che ritiene opportuno.

BUFFONI. Spiegherò subito il motivo per cui mi dichiaro contestualmente soddisfatto e insoddisfatto. Sono soddisfatto per le risposte fornite dal rappresentante del Governo per la obiettività con la quale egli ha fatto la cronistoria e la valutazione degli elementi e degli eventi verificatisi in queste settimane e per l'obiettività con la quale ha illustrato la



situazione odierna. Infatti certamente non si può vivere sulle speranze, ma quando si affrontano questi temi bisogna anzi essere estremamente onesti nell'affrontare la realtà e nel descriverla quale essa è.

Sono parimenti soddisfatto delle dichiarazioni del Sottosegretario il quale ha ribadito la posizione del Governo italiano relativamente all'integrazione europea, anche se azioni di altri *partners* europei fanno pensare che siamo più europei noi degli altri; questo però è un discorso che ci porterebbe molto lontano e che non è oggetto dello specifico argomento oggi al nostro esame. Sono soddisfatto delle risposte del Sottosegretario per quanto riguarda uno dei problemi centrali della discussione di oggi, quello della garanzia e della tutela dei programmi in corso, relativamente ai quali ci sono impegni finanziari che opportunamente il Sottosegretario ha definito impegni del contribuente italiano, visto che il contribuente ha fornito i fondi.

Certamente però — questa non è responsabilità del Sottosegretario e del Governo — non posso essere soddisfatto dell'esito di questa vicenda, che ormai si dà per scontato, vista la realtà dei fatti al nostro esame e salvo che nei prossimi giorni non nasca qualcosa di nuovo che allo stato attuale, però, non è nè ipotizzabile nè prevedibile. Sono estremamente insoddisfatto per le preoccupazioni che nascono da questa fase finale della vicenda relativa ad un'industria italiana le cui dimensioni ed il cui peso nel quadro nazionale sono fondamentali, che vive oggi essa stessa una situazione di grave crisi complessiva per il settore elicotteristico nazionale che ha dei grossi riflessi anche sul piano dell'occupazione. Quest'azienda italiana, l'Agusta, ha infatti molte centinaia di dipendenti in cassa integrazione. Sotto questo aspetto certamente nessuno può dichiararsi soddisfatto.

Nel limite del potere che ha un semplice parlamentare voglio invitare il Governo a prestare la massima attenzione. Non vorrei essere facile profeta nell'ipotizzare qualcosa sullo scenario di questa realtà industriale nei prossimi mesi o nelle prossime settimane. Vista la crisi del settore elicotteristico pub-

blico, un possibile sbocco di questa vicenda si potrebbe risolvere in una operazione futura del settore privato nei confronti dello stesso settore pubblico elicotteristico. Non vorrei che tra qualche mese o tra qualche settimana ci trovassimo qui a discutere di un tentativo di acquisto da parte della FIAT delle quote dell'EFIM o dell'Agusta e a discutere di nuovo di un problema che qui è già stato sfiorato — io ho posto il quesito, ma non vi è risposta perchè si tratta di una questione ipotetica — cioè di una privatizzazione per una parte del settore pubblico che oggi riguarda il settore elicotteristico, magari con un finanziamento (cui accennava il senatore Margheri) attraverso una legge che abbiamo votato e che riguarda interventi per lo sviluppo e l'accrescimento della competitività dell'industria operante nel settore aeronautico.

Questo è un pericolo che esiste e che è aleggiato in quest'Aula, per cui credo che il Governo dovrà stare molto attento, per non trovarci a ridiscutere tutto, a fronte di un tentativo (peraltro già citato sui giornali a seguito di alcune dichiarazioni) di ingresso del gruppo privato FIAT nel settore pubblico dell'EFIM.

Credo che a ciò il Governo debba prestare molta attenzione, coerentemente con l'indicazione che ha dato dello sviluppo di questa vicenda e con le prospettive che pone rispetto ad un discorso europeo in questo settore estremamente importante. (*Applausi dalla sinistra*).

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* POZZO. Signor Presidente, al di là del dilemma problematico se sono o non sono soddisfatto della risposta (ed il mio Gruppo non lo è) voglio chiarire un aspetto della nostra interpellanza e dello svolgimento che ho fatto, che può aver dato luogo all'equivoco che da parte nostra si intendesse demonizzare qualcuno, in particolare l'impresa privata. Dio ne guardi; l'avvocato Agnelli potrà completare questa sera stessa gli argomenti che probabilmente non sono stati esauriti in questo dibattito.

Lei stesso, onorevole Amato, ha dichiarato che la richiesta abbastanza limpida di informazione avanzata un po' da tutti i Gruppi andava al di là delle possibilità e della capacità del Governo di rispondere in dettaglio. Accresce la mia insoddisfazione quella parte delle sue dichiarazioni in cui si sostiene che la questione riguarda soggetti che non dipendono dalla volontà del Governo (se non ho mal interpretato). A me pare che una questione di così ampia rilevanza investa direttamente le responsabilità del Governo: non a caso è a rispondere alle nostre interpellanze il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, che rappresenta il Presidente del Consiglio e non il Ministro dell'industria o della difesa. Questo dà rilevanza alla questione, ma non ci soddisfa per quanto attiene il contenuto della risposta. Le dichiarazioni del Governo ci appaiono per molti versi circonlocutorie, non chiare; soprattutto ci preoccupa la previsione che alla fine prevalga la cordata FIAT-Sikorsky e che la cordata europea risulti perdente; se non ho capito male, queste sono le prospettive. Lei poi, signor Sottosegretario, ha chiarito queste prospettive con una dichiarazione: sarebbe stato opportuno che l'impresa FIAT si raccordasse meglio a livelli superiori, cioè a livello di Governo. Quindi il Governo c'entra in tutta questa vicenda ed è carente di iniziative, oppure esistono dei risvolti che a noi non appaiono chiari, neppure dopo questo dibattito di così alto livello.

Aggiungo, inoltre, che elemento negativo della sua dichiarazione — negativo agli effetti dell'analisi della situazione — è quello che ci induce a riflettere sul denaro che l'Europa getta nella ricerca e sul pochissimo denaro che invece investe in progetti comuni. Ora, per concludere rapidamente: lei aveva affermato che non ci sarebbe stato niente di eccitante nelle sue dichiarazioni, ecco invece che vi è stato un momento anche un po' grottesco quando abbiamo dovuto assistere al fatto che fosse proprio un senatore dell'opposizione a dare delle informazioni sulla posizione di un Ministro, mentre queste informazioni non risultavano al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio.

Ella, signor Sottosegretario, infine, ha detto che la questione nel suo insieme lascia la bocca amara — almeno su questo siamo sostanzialmente d'accordo — perchè dà l'impressione, per lo meno la dà a noi, di trovarci di fronte a degli sviluppi di una vicenda dei quali non riusciamo a cogliere gli aspetti reali, un'informazione il più possibile dettagliata su una materia del genere di quella che abbiamo affrontata.

Quindi, chiarendo con fermezza che la nostra è una posizione assolutamente problematica e che non intendiamo demonizzare nessuno, nè l'impresa pubblica nè l'impresa privata, ma che abbiamo chiesto di conoscere solo la posizione del Governo riguardo a questa vicenda, dichiariamo la nostra insoddisfazione. Mentre, se si deve distinguere tra soddisfazione e insoddisfazione, per la sua dichiarazione possiamo dire che siamo soddisfatti per la rivendicazione che il Governo ha fatto degli interessi prioritari in campo europeo.

SCLAVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCLAVI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la risposta che ci ha dato. Credo che non potesse dire più di quello che ha detto anche perchè personalmente ritengo sia un problema di non grande importanza. Forse se questa azienda fosse stata in Italia anzichè in Inghilterra non sarebbe scoppiato il caso, in quanto noi avremmo trovato qualche centinaio di miliardi di finanziamenti per salvare una azienda in stato fallimentare trasformando detta azienda privata in azienda a partecipazione statale, salvo poi deliberare ogni anno qualche centinaio di miliardi per coprire le perdite di esercizio.

Questo succederebbe anche perchè in Italia è da troppo tempo innata la convinzione che solo le aziende statali o a partecipazione statale possono assolvere a certi compiti mascherando il problema per il quale solo queste aziende possono produrre per settori ritenuti segreti di Stato sul piano strategico e militare.

Senza tenere conto che spesso e volentieri si sente pronunciare lo *slogan* (per risolvere il problema finanziario ed occupazionale) «più privato e meno Stato», però ogni qualvolta che compare qualche problema del genere dimentichiamo questa necessità, rimaniamo sempre arretrati e ancorati alla convinzione che il migliore è solo lo Stato o il parastato e il peggiore è il privato, anche perchè negli altri Stati ad economia aperta le armi non le costruiscono solo le imprese statali o parastatali, ma le costruiscono anche imprese private ed in più a prezzi concorrenziali rispetto al settore pubblico.

Il vero è che l'azienda era in stato fallimentare già da vari mesi e ritengo che abbia ragione chi dice che le consorelle europee aspettavano il fallimento per poterla assorbire senza tirar fuori qualcosa o se non altro per assorbire la fetta di mercato che questa azienda aveva. Questo non è successo: quando si sono accorte che qualcun altro si muoveva, allora si sono svegiate, ma in ritardo e anche senza mezzi perchè con i debiti non si possono comperare partecipazioni di aziende private.

Quindi ben venga quello che sta emergendo nel nostro paese: un accordo tra pubblico e privato per tentare di partecipare a questo risanamento, anche perchè è in corso un accordo tra l'Agusta e questa azienda per la costruzione di un certo tipo di elicottero e per poter, non assorbire il mercato europeo che non c'è — perchè qui si stanno dilaniando a vicenda come è successo in questi giorni tra Italia e Francia per i pochi elicotteri spagnoli — ma conquistare il mercato internazionale. Ben venga questo accordo tra privato e pubblico italiano, con un'azienda statunitense che sul piano finanziario e tecnologico è forte e dà un certo spazio sul mercato mondiale: e anche sul piano strategico siamo sempre nell'area dell'alleanza occidentale. Come abbiamo trattato e credo concluso un accordo sulla costruzione di un aereo con il Brasile, non capisco perchè non si può concludere anche un accordo per un rilancio e un potenziamento della nostra industria, anche perchè si tratta di produrre in Europa. Abbiamo il problema occupazionale, abbiamo il problema di partecipare a questa ini-

ziativa e non vedo che cosa ci sia di tanto scandaloso.

VALITUTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALITUTTI. Signor Presidente, noi liberali manifestiamo soddisfazione per le dichiarazioni del Governo, tenuti presenti i limiti di potere e anche di informazione del nostro Governo, limiti che lealmente il sottosegretario Amato ha messo in evidenza. Abbiamo apprezzato particolarmente quel punto dell'esposizione del sottosegretario Amato in cui egli ha reso palesi le cause del prevedibile fallimento della soluzione europea dell'affare Westland, cause — egli ha illustrato — che sono da ricercarsi nelle incertezze, nelle lentezze e nelle contraddizioni della presente politica europeistica, non solo in questo ma anche in altri settori.

Debbo fare una brevissima aggiunta (credo, signor Presidente, che io avrò il primato stasera della brevità). Il sottosegretario Amato si è doluto, invero con molta finezza, di una specie di omissione di cortesia della FIAT, che avrebbe dovuto — egli ha detto — ricercare accordi con le aziende pubbliche operanti nel settore elicotteristico. Può darsi che la sua gentile, invero gentile, doglianza sia giustificata, ma noi pensiamo che tra una FIAT la quale per essere più cortese fosse rimasta fuori della combinazione con la Westland e una FIAT scortese che viceversa è entrata nella combinazione (il Sottosegretario ci ha dato come scontato il successo della soluzione Sikorsky-FIAT) dobbiamo preferire, onorevole Amato, questa seconda FIAT, perchè questa azienda non solo è una grande azienda italiana, ma è anche una grande azienda europea. Penso che la soluzione peggiore sarebbe quella di un solitario ingresso della Sikorsky, anche sotto il punto di vista dell'interesse dell'Europa, nella Westland.

Per queste ragioni, siamo soddisfatti delle dichiarazioni del Governo.

GUALTIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALTIERI. Avevo previsto, signor Presidente, che la risposta che l'onorevole Amato avrebbe dato avrebbe avuto molti limiti esterni e anche molta autocensura: era facile fare questa previsione.

L'onorevole Amato è stato, ancora più dell'immaginato, avaro di informazioni. Egli ha mostrato addirittura di non conoscere le sigle degli elicotteri, i numeri, che invece il senatore Milani gli ha suggerito, numeri e sigle che io credo l'onorevole Amato conosca invece benissimo, perchè Amato immagazzina queste cose per quando gli servono veramente. Quando egli, in televisione, ha difeso la posizione ufficiale sulla «Lauro», sapeva tutto sugli aerei, sugli elicotteri, sulle intercettazioni, sulle varie sigle del terrorismo palestinese.

Oggi, invece di dirci ciò che non poteva dirci, cioè che cosa succederà nei prossimi giorni e come andrà a finire questa vicenda, e del cosa farà il Governo — sono stato il primo ad affermare che queste cose non si possono del tutto dire — ci ha detto che cosa è successo. Lo ringrazio per l'informazione che ci serve anche a capire perchè in Inghilterra c'è stata quasi una crisi di Governo.

Purtroppo, questo è il limite della nostra discussione nel momento in cui la svolgiamo: il Governo non può dire molto di più sullo sviluppo della vicenda, nè se combatteremo sul fronte bancario-borsistico nei prossimi giorni nè se svilupperemo altre manovre per entrare in maggioranza, se è possibile, nella società.

L'onorevole Amato si è richiamato addirittura al ministro Darida, un Darida di alcuni giorni fa, quindi piuttosto superato dagli eventi. Ciò dimostra, più di altre cose, la difficoltà del Sottosegretario in questa materia.

La sola cosa che l'onorevole Amato ha detto con forza vera, per sua personale convinzione, è che un'Europa disunita sarà sempre battuta da un'America unita e che di battaglie come questa ne perderemo molte, se andremo con dodici bandiere contro una sola.

Domani qui, come lei sa, signor Presidente, si svolgerà un dibattito sull'Europa — in un'Aula, ahimè, come questa quasi vuota —

e ciò nel momento della maggiore disunione europea. Dalla discussione di domani capiremo perchè Sikorsky, con FIAT aggregata, vincerà e il consorzio europeo perderà questa battaglia.

Signor Presidente, sono soddisfatto della risposta perchè il suo limite era quello e non ci poteva essere data risposta diversa.

Per il resto, più che insoddisfatto, sono rattristato del quadro della solidarietà europea entro cui operiamo in questo momento.

Vorrei che questo quadro fosse assai più forte e garantito. So che in quest'Aula molti, compreso il sottosegretario Amato, pensano, come noi, che questo quadro andrebbe rinforzato per poter vincere le future battaglie dell'industria europea per l'interesse del nostro Paese.

PRESIDENTE. Passiamo ora allo svolgimento delle interpellanze e dell'interrogazione sulla vicenda Gemina-Rizzoli.

AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, data l'ora, impegni del Governo, che avrei intorno alle ore 20 e che erano preventivati, mi inducono a chiedere se sia possibile, con il consenso dei presentatori, rinviare lo svolgimento delle interpellanze e dell'interrogazione sulla vicenda Gemina-Rizzoli ad altra data.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni da parte degli onorevoli interroganti e interpellanti, considerato che la richiesta del Sottosegretario è motivata da impegni del proprio ufficio per una riunione già prevista per le ore 20 e considerato anche che alcuni colleghi mi hanno informato di dover partecipare ad una seduta di Commissione parlamentare convocata anch'essa per le ore 20, la richiesta avanzata dal rappresentante del Governo è accolta.

Lo svolgimento delle interpellanze e dell'interrogazione sulla vicenda Gemina-Rizzoli avrà luogo nella prossima seduta dedicata ad interrogazioni ed interpellanze già fissata dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari per il 4 febbraio.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

#### Interrogazioni, annuncio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 87.

#### Interpellanze, annuncio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annuncio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

URBANI, *segretario*:

MALAGODI, BASTIANINI, FIOCCHI, PALUMBO, VALITUTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che sull'acquisizione del controllo del gruppo Rizzoli da parte della società Gemina è stata sollevata una eccezione da parte del garante previsto dalla legge sull'editoria, gli interpellanti chiedono di sapere quali sono le valutazioni del Governo, nel rispetto della procedura attualmente ancora in corso presso l'autorità giudiziaria in ordine alla vicenda.

(2-00408)

MALAGODI, BASTIANINI, FIOCCHI, PALUMBO, VALITUTTI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — In merito alle divergenze che si sono manifestate sulle ipotesi di salvataggio della società elicotteristica inglese Westland, circa i vari gruppi interessati all'operazione e i riflessi che le singole scelte potrebbero avere sull'industria italiana del settore, gli interpellanti chiedono di sapere:

quale sia la valutazione del Governo sui riflessi che le due soluzioni più probabili della operazione Westland avrebbero sull'efficienza e sulla competitività complessiva del comparto elicotteristico italiano;

quali potrebbero essere i riflessi delle due opzioni circa la difesa del nostro paese. (*Svolta in corso di seduta*)

(2-00409)

GUALTIERI, COVI, FERRARA SALUTE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Constatato che la vicenda relativa agli assetti proprietari del gruppo Rizzoli-Corriere della Sera, in ordine ai quali il garante dell'editoria, professor Sinopoli, ha preannunciato alla Commissione interni della Camera dei deputati l'intenzione di proporre azione giudiziaria, ha provocato prese di posizione da parte di talune forze politiche che danno per scontato nella specie una situazione di contrasto con le norme antitrust di cui alla legge 5 agosto 1981;

ritenuto che, in una situazione di obiettiva incertezza giuridica, posta in luce dal garante medesimo, correttezza vuole che, in attesa del giudizio della magistratura, le forze politiche si astengano da assumere posizioni affinché la questione sia giudicata al di fuori di indebite interferenze e inammissibili suggestioni;

rilevato con preoccupazione che tutto il settore dell'informazione, vuoi affidato alla carta stampata vuoi alla comunicazione televisiva, vive momenti di grave malessere e incertezza, sia per l'assenza di una chiara ed efficace legislazione atta ad impedire la formazione di monopoli e/o di oligopoli e a garantire il pluralismo della informazione in ogni campo, sia per gli inammissibili ritardi nella definizione degli assetti gestionali del settore televisivo pubblico e nella risoluzione del nodo della pubblicità che è essenziale per salvaguardare la sopravvivenza di una stampa libera in un regime di concorrenza e condotta secondo criteri di economicità,

gli interpellanti chiedono al Presidente del Consiglio dei ministri di conoscere quali iniziative il Governo intenda assumere:

a) per una più chiara e più idonea legislazione intesa a fondare un effettivo plurali-

simo informativo sia nel settore della carta stampata che in quello della comunicazione televisiva;

b) per una riforma del sistema del servizio pubblico televisivo, al fine di garantire l'efficienza e l'economicità gestionale in una situazione pluralistica e concorrenziale.

(2-00410)

GUALTIERI, COVI, FERRARA SALUTE, PINTO Biagio. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento alla vicenda Westland, gli interpellanti chiedono di conoscere l'intendimento del Governo in ordine alla politica da seguire con gli altri paesi europei nell'essenziale settore della produzione elicotteristica, valutati gli interessi dell'industria nazionale impegnata nel settore. *(Svolta in corso di seduta)*

(2-00411)

MILANI Eliseo. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — In relazione alle nuove tensioni nel Mediterraneo centrale, aggravate dalle manovre aeronavali degli Stati Uniti in prossimità delle acque territoriali della Libia, l'interpellante chiede di sapere:

1) se il Governo italiano non ritenga che l'impiego, durante tali manovre, di unità aeronavali normalmente assegnate alla Nato e di stanza presso basi militari o scali navali in Italia (confermato da autorevoli organi di stampa) esponga inevitabilmente l'Alleanza atlantica e il nostro paese a rischi gravissimi in relazione alla possibilità di scontri armati tra le forze statunitensi e le forze libiche;

2) se il Governo italiano non avverta l'inammissibilità di iniziative militari statunitensi, condotte a poche miglia dalle acque territoriali italiane e dai confini di competenza dell'Alleanza atlantica, senza alcun assenso (né una preventiva consultazione) del nostro paese, degli altri paesi immediatamente coinvolti dalle tensioni nel Mediterraneo centrale e della stessa Nato;

3) se il Governo italiano, in conformità con la rivendicazione di sovranità territoriale sul golfo di Taranto, considerato «acque interne», ai sensi del diritto internazionale,

riconosca legittimità all'identica rivendicazione della Libia sul golfo della Sirte;

4) quali iniziative il Governo italiano intenda intraprendere nei confronti degli Stati Uniti affinché le basi, i porti italiani e le forze assegnate alla Nato di stanza presso tali installazioni non siano impiegati arbitrariamente dagli USA per azioni o manovre non concordate e non rientranti nei compiti dell'Alleanza;

5) quale sia lo «statuto» delle forze aeronavali assegnate alla Nato nella regione mediterranea e se sia conforme agli accordi stipulati nell'ambito dell'Alleanza un loro impiego per decisione unilaterale di uno dei paesi membri.

(2-00412)

#### Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

URBANI, segretario:

CALICE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — (Già 4-02411)

(3-01183)

MILANI Eliseo. — *Al Ministro della difesa.* — In relazione alla morte del giovane Luca Soldati, militare di leva in forza presso il 2° battaglione Genio, di stanza alla Cecchignola (Roma), deceduto improvvisamente il 26 gennaio, mentre prestava servizio presso un automezzo militare con fotoelettrica collocato nel quartiere Ostiense di Roma, recentemente sconvolto dall'esplosione delle tubature del gas metano, l'interrogante chiede di sapere:

1) quali siano i risultati dell'autopsia;

2) se in occasione della visita di leva, o più tardi al momento dell'arruolamento, o in visite mediche successive, fossero stati riscontrati sul giovane stati patologici tali da lasciar prevedere la possibilità di malori del tipo di quello che ne ha provocato il decesso;

3) se nei giorni immediatamente precedenti al decesso il giovane abbia richiesto

visita medica o abbia in qualche modo manifestato sintomi di malessere;

4) quale fosse la durata del servizio prestato nel quartiere Ostiense, con quali turni e quali incombenze.

(3-01184)

FIORI, MILANI Eliseo. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che il 2 gennaio 1986 scadevano le tre servitù militari dell'isola di Santo Stefano;

che sul provvedimento di proroga quinquennale è prescritto il parere obbligatorio del comitato misto paritetico;

che nelle sedute del 3 e del 14 ottobre i rappresentanti della regione sarda nel comitato misto paritetico hanno espresso parere motivato contro la proroga di due delle tre servitù;

che, secondo il computo degli uffici militari, il nuovo assetto del deposito munizioni di Santo Stefano, avverso il quale i rappresentanti della regione hanno mantenuto l'opposizione, comporta una variazione in aumento del 5 per cento rispetto alla servitù originaria;

che, venendo a mancare la concordanza di pareri tra i rappresentanti civili e i rappresentanti militari nel comitato misto paritetico, la facoltà delle decisioni definitive è del Ministero della difesa e non dei comandi militari e contro le decisioni del Ministero il presidente della giunta regionale può chiedere che sia il Consiglio dei ministri a pronunciarsi;

che, in violazione di tutte le regole, il comandante del basso Tirreno si è sostituito all'autorità politica decretando, senza averne competenza, la proroga delle tre servitù;

che il Ministro della difesa, riferendo alla Commissione difesa del Senato, nella seduta di mercoledì 22 gennaio, aveva sostenuto, certo in buona fede, sulla base di informazioni dei suoi uffici, la totale regolarità dell'operazione,

l'interrogante chiede di sapere:

a) se il Ministro non ritenga di dover verificare ulteriormente le informazioni manchevoli o reticenti dei suoi uffici;

b) quale linea il Ministro intenda adottare nei confronti di quell'autorità militare che ha espropriato il Ministero di una sua facoltà esclusiva;

c) se il Ministro della difesa non ritenga di doversi associare al presidente della regione sarda nel ricorso amministrativo contro gli abusi dell'autorità militare.

(3-01185)

MURMURA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quale fondamento abbia la notizia circa l'eventuale attribuzione di commesse per ben 1.000 miliardi ad una impresa del Nord al fine di favorire la costruzione a Gioia Tauro della centrale a carbone, quando ancora la predetta localizzazione, tanto pernicioso per le popolazioni calabresi, non è stata definita.

(3-01186)

MURMURA. — *Ai Ministri del tesoro e dell'interno.* — Per essere informato sulle motivazioni poste a base della circolare interpretativa del direttore generale della Cassa di depositi e prestiti alla legge 8 agosto 1985, n. 424, la quale abusivamente espropria le funzioni del Parlamento, dando una interpretazione al termine «alluvione» arbitraria ed infondata.

(3-01187)

CANNATA, POLLASTRELLI, VITALE, BONAZZI, GIURA LONGO, SEGA. — *Al Ministro delle finanze.* — Visto il ritardo con il quale il Ministero ha predisposto la circolare esplicativa della legge n. 482 del 1985 e lo schema delle domande ancora non inviate agli uffici periferici del Ministero;

vista la recente ordinanza della Corte di cassazione sulla medesima legge;

viste le preoccupazioni unanimemente espresse da tutte le organizzazioni sindacali dei pensionati e dai patronati di assistenza per il pochissimo tempo a disposizione e per le incertezze determinate dall'ordinanza della Corte di cassazione,

gli interroganti chiedono urgentemente al Ministro delle finanze se non ritiene di dover predisporre un provvedimento tendente a spostare i termini per la presentazione delle domande di ricalcolo delle trattenute fiscali operate sulle liquidazioni dal 28 febbraio 1986 al 30 luglio 1986.

(3-01188)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

MILANI Eliseo. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Premesso:

che nel giugno 1985 la signora Graziella Gargantini, insegnante di ruolo in una scuola di Bergamo, ha invitato per una visita in Italia il signor Daya Gunarathna, cittadino dello Sri Lanka, e a tale scopo gli ha inviato un biglietto aereo Colombo-Milano;

che, dinnanzi al rifiuto dell'ambasciata italiana a Colombo di concedere il visto turistico al signor Gunarathna (che, essendo impiegato presso la compagnia Hertz dell'aeroporto di Colombo, non ha interesse nè intenzione di emigrare in cerca di lavoro!), la signora Gargantini, il 4 settembre 1985, ha inviato all'ambasciata una dichiarazione autenticata in carta legale con la disponibilità ad ospitare l'invitato per trenta giorni;

che, successivamente, il 3 ottobre 1985, la signora Gargantini ha ripresentato la propria richiesta all'ambasciata italiana, inviando al tempo stesso al signor Gunarathna un biglietto aereo Milano-Colombo, quale testimonianza inequivoca dell'intenzione del cittadino cingalese di visitare il nostro paese per un breve periodo, ospite della stessa signora Gargantini;

che, nonostante ciò, l'ambasciata italiana, con una lettera datata 31 ottobre 1985, reiterata il 26 novembre 1985, negava il visto turistico, secondo il singolare criterio di valutare «coloro che dimostrano di possedere genuini connotati di turisti, realmente ed unicamente interessati a visitare il nostro paese ed in grado di finanziarsi, con i propri mezzi, le spese di una vacanza che in realtà ben pochi, nello Sri Lanka, sono realmente in grado di affrontare»;

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministero degli esteri o il Ministero dell'interno abbiano dato disposizione agli uffici italiani nello Sri Lanka di non concedere visti turistici in alcun caso;

quali siano, eventualmente, i criteri attraverso i quali l'ambasciata italiana riconosce ai cittadini cingalesi il possesso di «genuini connotati di turisti»;

se il Governo, soprattutto a seguito delle recenti misure antiterrorismo, intenda chia-

rare ai nostri uffici all'estero le disposizioni emanate, affinché tali disposizioni non si trasformino in un indiscriminato e ingiustificato divieto di accesso al nostro paese per i cittadini di alcune nazioni;

se i Ministri interessati non ritengano giustificato il rifiuto del visto opposto al signor Gunarathna e se non ritengano che la vicenda esposta possa avere esito positivo.

(4-02538)

RANALLI, BERLINGUER. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Premesso che Santa Marinella (Roma) ha subito dal 1945 una politica urbanistica che ne ha manomesso o compromesso il territorio, nei suoi fondamentali valori naturali (mare, litorale, collina, verde, eccetera) e nelle sue strutture archeologiche;

rilevato che una tale devastazione ha cancellato importanti pezzi della storia e della cultura della zona e che tuttora Santa Marinella è esposta al rischio di nuovi irreparabili danni ad un patrimonio che lo Stato finora non ha dimostrato di sapere difendere nè salvaguardare,

gli interroganti chiedono di sapere:

che cosa è stato fatto dal Ministero per contrastare e bloccare l'espansione urbanistica e le spinte speculative nelle zone di interesse archeologico e ambientale;

perchè il Ministero non è intervenuto più attivamente e per tempo per la difesa innanzitutto e poi per la valorizzazione delle zone archeologiche che sono in superficie, come la Castellina, il tempio etrusco di Punta della Vipera, la villa romana di Punta delle Grattacce, i due templi etruschi e l'*antiquarium* di Pjrgi (Santa Severa) e perchè non realizza programmi per la conoscenza e per l'accesso a tanti altri reperti sparsi nel territorio;

perchè non si fa carico di promuovere, di concerto con il comune di Santa Marinella, la frazione di Santa Severa, con la partecipazione della regione Lazio e della provincia di Roma, coinvolgendo le scuole, un convegno apposito che susciti l'interesse di tutti i soggetti e le associazioni che sono localmente sensibili al problema, facendone l'occasione per tracciare un bilancio della situazione e per definire un progetto per il futuro.

(4-02539)



POLLASTRELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Nei giorni 3 e 4 gennaio 1986 si sono svolte a Viterbo le prove scritte del concorso a 378 posti di segretario amministrativo della qualifica funzionale sesta dell'amministrazione civile dell'interno (*Gazzetta Ufficiale* n. 288 del 7 dicembre 1985).

La prima prova scritta, come prescrive l'articolo 5 del bando di concorso (*Gazzetta Ufficiale* n. 154 del 2 luglio 1985), è costituita da un tema di cultura generale su problemi e aspetti della società contemporanea; la seconda prova scritta verte su elementi di diritto costituzionale e/o amministrativo.

Il 3 gennaio viene dettata la traccia del primo tema che recita così: «L'articolo 5 della Costituzione afferma che la Repubblica è una e indivisibile con l'indicazione di determinati limiti: il candidato ne evidenzia l'esistenza ed espone le proprie riflessioni». A richiesta dei candidati, se la suddetta prova deve considerarsi come prova di cultura generale, come prescrive il bando, o di diritto, alcuni funzionari addetti al controllo della prova (tra i quali il vice prefetto, dottor Santo) garantiscono che trattasi di prova di cultura generale, sia perchè prima prova, sia perchè «la Costituzione fa parte del bagaglio culturale del cittadino». I candidati pertanto si regolano di conseguenza svolgendo il tema come cultura generale.

Il 4 gennaio viene dettata la traccia della seconda prova che così recita: «Nella società contemporanea si evidenziano aspetti negativi quali lo sbandamento di idee e la sovversione di leggi e di valori...»; è evidente che è questo il tema di cultura generale, essendo stato invertito, non si sa come e perchè, l'ordine delle prove scritte. Tutti i candidati protestano a ragione e chiedono di far rilevare a verbale questa loro protesta.

L'interrogante chiede di sapere se il Ministro è a conoscenza di quanto è accaduto nell'espletamento delle due prove scritte e se, a causa del danno subito dai candidati di Viterbo che risulteranno svantaggiati rispetto a quelli di altre sedi ove le prove non sono state invertite, non si ritiene di far ripetere le suddette prove e, se del caso, di annullare il concorso contestato.

(4-02540)

NERI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che nel comune di Comelico Superiore (Belluno) da tempo le pendici interessanti la località Candide denunciano un lento scivolamento verso valle che, pur non avendo avuto sinora effetti disastrosi, non può nè deve venir sottovalutato;

che lo stato di dissesto è facilmente rilevabile dal cedimento della sede stradale (specie in corrispondenza dell'albergo Alle Alpi) e dai numerosi e preoccupanti cretti verificatisi nei muraglioni di sostegno e nei muri a valle di molte costruzioni, ivi compreso il cimitero;

che gli interventi sistematori finora eseguiti dalle varie amministrazioni statali non hanno risolto il problema perchè si sono limitati a modeste opere di presidio e di regimazione idrica superficiale (briglie, soglie) senza provvedere alla captazione delle acque profonde, cui va imputato il dissesto;

che, avendo il dissesto origini in profondità, in corrispondenza del punto di contatto tra coltre e substrato (tra l'altro la mancata regolazione delle acque provenienti dai tombini stradali e dalle fognature urbane genera allo scarico pericolosi focolai di frane e di erosioni), ogni incisione della pendice risulta estremamente pregiudizievole per la sua stabilità e per le costruzioni che, se non saldamente ancorate al di sotto della massa in movimento e razionalmente dimensionate per reggere alla «spinta» della terra, sono inevitabilmente suscettibili di lesioni e crolli, specie se dovesse verificarsi la concomitanza di situazioni sfavorevoli (assestamenti tellurici, piogge copiose e persistenti),

l'interrogante chiede di sapere che genere di interventi abbia predisposto il Ministero dei lavori pubblici ai fini di provvedere alla sistemazione dell'area in dissesto e in modo specifico di quelle interessanti l'abitato di Candide, sistemazione che riveste caratteri di particolare necessità e urgenza e che va inquadrata non tanto fra le opere di idraulica agraria e forestale, bensì in quelle assai più impegnative del consolidamento degli abitati.

(4-02541)

**Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

*4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa):*

3-01184, del senatore Milani Eliseo, sulla morte di Luca Soldati, militare di leva, deceduto mentre prestava servizio presso un automezzo militare con fotorivelatore nel quartiere Ostiense di Roma;

3-01185, dei senatori Fiori e Milani Eliseo, sulla proroga delle servitù militari dell'isola di Santo Stefano;

*6<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

3-01188, dei senatori Cannata ed altri, sulla eventuale predisposizione di un provvedimento destinato a spostare i termini per la presentazione delle domande di nuovo calcolo delle trattenute fiscali operate sulle liquidazioni previsti dalla legge n. 482 del 1985.

**Ordine del giorno  
per la seduta di mercoledì 29 gennaio 1986**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 29 gennaio alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Deliberazioni sulle conclusioni adottate dalla 1<sup>a</sup> Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine al disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 1985, n. 688, recante misure urgenti in materia previdenziale, di tesoreria e di servizio delle ragionerie provinciali dello Stato (1653) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione del disegno di legge:

Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1986 (1656).

III. Comunicazioni del Governo sulla politica comunitaria.

La seduta è tolta (ore 19,45).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA  
Consigliere preposto alla direzione del  
Servizio dei resoconti parlamentari