

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

458^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 22 MAGGIO 1975

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,
indi del Vice Presidente VENANZI
e del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deliberazioni su domande:

PRESIDENTE Pag. 21761, 21762
BETTIOL, *f.f. relatore* 21761, 21762
MURMURA, *relatore* 21761

COMMISSIONI PERMANENTI

Convocazione 21777
Variazioni nella composizione 21731

CONGEDI 21731

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 21731
Deferimento a Commissione permanente
in sede referente 21732
Trasmissione dalla Camera dei deputati 21731

Approvazione:

« Ratifica ed esecuzione del Trattato di
estradizione fra la Repubblica italiana e

l'Australia, firmato a Canberra il 28 novembre 1973 » (1890):

CASSIANI, *relatore* Pag. 21765
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli
affari esteri* 21766

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo
relativo ai trasporti aerei tra la Repubblica
italiana e la Repubblica tunisina, firmato
a Roma il 7 dicembre 1973 » (1892):

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli
affari esteri* 21771
RUSSO, *relatore* 21771

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di se-
de fra il Governo della Repubblica italiana
ed il Centro internazionale di calcolo, fir-
mato a Roma il 22 marzo 1974 » (1924):

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli
affari esteri* 21771
RUSSO, *relatore* 21771

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra
il Governo della Repubblica italiana ed il
Governo della Repubblica socialista di Ro-

mania sulla navigazione marittima, firmato a Roma il 22 maggio 1973 » (1926) (Approvato dalla Camera dei deputati):

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* Pag. 21772
RUSSO, *relatore* 21772

« Ratifica ed esecuzione degli Accordi sui servizi aerei conclusi tra l'Italia e gli Stati sottoindicati: Jugoslavia (Roma, 24 maggio 1967), Costa d'Avorio (Abidjan, 19 febbraio 1968), Filippine (Manila, 25 gennaio 1969), Sierra Leone (Roma, 6 maggio 1970), Arabia Saudita (Gedda, 13 ottobre 1971), Repubblica Dominicana (Santo Domingo, 31 dicembre 1971), Gabon (Roma, 9 marzo 1972), Cipro (Nicosia, 24 novembre 1972 » (1927) (Approvato dalla Camera dei deputati):

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 21773
RUSSO, *relatore* 21773

« Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note fra l'Italia ed il Giappone, effettuato in Roma il 18 luglio 1972, per il risarcimento dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale da persone fisiche e giuridiche italiane » (2045) (Approvato dalla Camera dei deputati).
(Relazione orale):

CASSIANI, *relatore* 21774
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 21774

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 » (2095) (Approvato dalla Camera dei deputati).

(Relazione orale):

CASSIANI, *relatore* 21775
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 21776

Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali » (2092) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE Pag. 21745 e passim
BASADONNA 21733, 21758
BOVA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali* 21756
BROSIO 21739, 21760
COLAJANNI 21745, 21757
CUCINELLI 21759
DE VITO 21758
REBECCHINI 21736
ROSA, *relatore* 21752, 21758

« Ratifica ed esecuzione delle seguenti Convenzioni tra l'Italia e la Spagna, firmate a Madrid il 22 maggio 1973: a) Convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione; b) Convenzione concernente l'assistenza giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale » (1891):

CALAMANDREI 21766
CASSIANI, *relatore* 21768
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 21769

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, aperta alla firma a New York il 7 marzo 1966 » (1809) (Approvato dalla Camera dei deputati):

ALBERTINI, *relatore* 21763
BETTIOL 21764
CALAMANDREI 21762
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 21763

INTERROGAZIONI

Annunzio 21778

PETIZIONI

Annunzio 21732

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

TORELLI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

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

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo per giorni 2 i senatori: Alessandrini, Berlanda, Ripamonti e Spora.

Annunzio di variazioni nella composizione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Su designazione del Gruppo parlamentare democratico cristiano sono state apportate le seguenti variazioni alla composizione delle Commissioni permanenti:

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

il senatore Niccoli entra a farne parte in sostituzione del Sottosegretario di Stato Smurra;

11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

il senatore Rizzo entra a farne parte.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputati MIOTTI CARLI Amalia ed altri. — « Obbligo dell'uso del casco durante la circolazione in motociclo o in motocarozzetta » (2118).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

RUSSO Luigi, PIERACCINI, CIPELLINI, ZUGNO, BUZIO, FALCUCCI Franca, BERTOLA, ERMINI, CATELLANI, PORRO, FORMA, BERLANDA e TIBERI. — « Disciplina del mercato dell'arte moderna » (2114);

FOLLIERI, SICA, FERRARI, CURATOLO, ROSA e ATTAGUILE. — « Modifiche alla legge 20 dicembre 1973, n. 831, sulla nomina a magistrato di Cassazione » (2115);

dal Ministro dell'interno:

« Modifiche alla legge 3 aprile 1958, n. 460, sullo stato giuridico e sul sistema di avanzamento a sottufficiale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (2116);

« Reclutamento di ufficiali di complemento del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, ruolo ordinario e ruolo ufficiali medici di polizia » (2117).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

SAMMARTINO ed altri. — « Modificazioni ed integrazioni del decreto-legge 8 luglio 1974, n. 261, convertito nella legge 14 agosto 1974, n. 355, a favore dei mutilati ed invalidi di guerra di prima categoria » (2094), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di petizioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio del sunto delle petizioni pervenute al Senato:

T O R E L L I , Segretario:

Il signor Giovanni Giovannardi, da Firenze, chiede un provvedimento legislativo che estenda anche ai militari collocati in pensione anteriormente al 1º gennaio 1973 l'assegno perequativo pensionabile concesso al personale in servizio con la legge 27 ottobre 1973, n. 628. (*Petizione* n. 105).

Il signor Giuseppe Siracusa, da S. Agata Li Battiati (Catania), chiede un provvedimento che sani le sperequazioni derivanti dalla disparità dei trattamenti pensionistici attribuiti a diverse categorie di dipendenti pubblici. (*Petizione* n. 106).

Il signor Renzo Mussano, da Acqui Terme (Alessandria), chiede un provvedimento legislativo per l'interpretazione autentica dell'articolo 442 del codice di procedura civile allo scopo di far ricadere nella previsione della norma anche le controversie di lavoro riguardanti la responsabilità del datore di lavoro

per omesso versamento dei contributi previdenziali. (*Petizione* n. 107).

Il signor Umberto Mario Mancini, da Rieti, chiede un provvedimento legislativo per la soppressione delle preture di Amatrice, Cittaducale e Roccasinibalda. (*Petizione* n. 108).

Il signor Giuseppe Azzara, da Trieste, chiede un provvedimento legislativo che estenda anche ai militari collocati in pensione anteriormente al 1º gennaio 1973 l'assegno perequativo pensionabile concesso al personale in servizio con la legge 27 ottobre 1973, n. 628. (*Petizione* n. 109).

Il signor Guglielmo Bissanti, da Rimini, chiede un provvedimento legislativo volto a realizzare la perequazione tra le pensioni percepite dai sottufficiali e dagli appuntati delle forze di polizia. (*Petizione* n. 110).

Il signor Antonio Saetti, da Napoli, chiede la modifica della legge 9 marzo 1971, numero 98, per l'immissione nei ruoli dello Stato del personale già dipendente dagli organismi NATO. (*Petizione* n. 111).

I Consigli comunali di Budrio (Bologna) e di Varano (Foggia), altri Consigli comunali e numerosi cittadini chiedono provvedimenti urgenti ed immediati per una più chiara e ferma caratterizzazione antifascista della politica del Governo. (*Petizione* n. 112).

Il signor Giorgio Roda, sindaco di Budrio (Bologna), chiede, a nome del Consiglio comunale, una radicale riforma dei contratti agrari, che faccia perno sul superamento della mezzadria e di tutte le forme di patti colonici oggi in uso. (*Petizione* n. 113).

Il signor Giuseppe Di Gregorio, da Pesaro, esprime la comune necessità che venga chiarita una volta per tutte, in via legislativa, la efficacia delle dichiarazioni rilasciate dalle autorità diplomatiche e consolari ai fini del riconoscimento della qualifica di profugo e della attribuzione dei benefici connessi a tale qualifica. (*Petizione* n. 114).

Il signor Concetto Fazio, da Roma, chiede un provvedimento legislativo perchè il blocco dei fitti in vigore abbia termine il 30 giugno 1975 per le case di proprietà di piccoli

risparmiatori possessori di una sola abitazione. (*Petizione n. 115*).

Il signor Mario Caristo, da Roma, chiede che venga modificato il disegno di legge recante il divieto di fumare nei locali pubblici nel senso di rendere tale divieto assoluto e senza eccezioni. (*Petizioni n. 116*).

Il signor Giovanni Saccomandi, da Ravenna, chiede che venga abrogato l'articolo 68 della Costituzione concernente l'immunità parlamentare. (*Petizione n. 117*).

Il signor Giovanni Saccomandi, da Ravenna, espone la comune necessità che siano resi pubblici gli atti dell'inchiesta parlamentare sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino. (*Petizione n. 118*).

P R E S I D E N T E . A norma del Regolamento queste petizioni sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali » (2092) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Basadonna il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con altri senatori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

T O R E L L I , Segretario:

Il Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge concernente autorizzazione di spesa

per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali,

impegna il Governo in adempimento alle delibere adottate a suo tempo dal CIPE a dar vita al progetto per un centro di ricerca aerospaziale da realizzare nella provincia di Napoli.

2. **NENCIONI, BASADONNA, GATTONI, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI**

P R E S I D E N T E . Il senatore Basadonna ha facoltà di parlare.

B A S A D O N N A . Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, vorrei anzitutto rilevare che i motivi addotti dal relatore senatore Rosa per spiegare la fretta precipitosa con la quale questo provvedimento di grande rilievo è stato portato in discussione in Aula sono fondati e concreti e tali da allontanare il sospetto che questa fretta sia suggerita, come per altri provvedimenti, da valutazioni di ordine elettoralistico, anche perchè, se la città di Foggia potrà sentirsi soddisfatta per l'avvio sul piano concreto di questo provvedimento, non ugualmente lo sarà la città di Napoli, alla quale viene per il momento negata la realizzazione, infinite volte promessa, del centro di ricerca aerospaziale.

Certo, il disegno di legge in esame, che prevede l'autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione ed avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali, presenta il più alto interesse, come è confermato dall'attenzione che ad esso ha rivolto l'altro ramo del Parlamento, disponendo vaste ed accurate indagini ai cui risultati bisogna rifarsi per formulare comunque un giudizio e di cui d'altra parte il senatore Rosa ha tenuto ampio conto nella sua approfondita e vasta relazione. Anzi deve reputarsi del tutto positivo il metodo adottato in questa indagine, poichè la Commissione bilancio della Camera ha compiuto una vasta ricerca di mercato per rendersi direttamente conto delle prospettive del progetto, interrogando i rappresentanti delle imprese, degli operatori, dei sindaca-

ti: si è avviato in tal modo un nuovo tipo di controllo sul settore dell'investimento pubblico suscettibile di favorevoli sviluppi in vista di un diverso rapporto tra Parlamento e partecipazioni statali di cui da tempo si parla. Comunque i riflessi di un problema di queste dimensioni superano non solo i confini della città direttamente interessata, ma anche quelli meridionalistici per investire le prospettive economiche dell'intero paese.

Finalmente si cerca di compiere in maniera concreta il tentativo di reinserire il paese in un settore industriale di elevato interesse tecnologico e produttivo, dopo una politica di intervento nel campo delle costruzioni aeronautiche del tutto deficitaria. Eppure, l'Italia aveva raggiunto, negli anni '30, posizioni di avanguardia, se non addirittura di vertice, in questo campo e, a conclusione del secondo conflitto mondiale, il potenziale produttivo risultava valido ed aggiornato prima che, per la carenza dell'intervento pubblico e per l'assenza di una qualsiasi politica aeronautica, precipitasse agli attuali livelli assai modesti dai quali non potrà risalire solo con i propri mezzi senza correre pesanti rischi.

L'intervento in questo campo è rimasto inadeguato anche quando l'esplosivo sviluppo del traffico aereo e la conseguente lievitazione della richiesta di mercato potevano indurre i responsabili della politica economica ad affrontare i problemi del settore con criteri ed impegno assai diversi. Comunque deve ritenersi del tutto superfluo fare oggi il processo alla strategia di intervento adottata in un passato più o meno recente, che comprende errori anche maggiori. Potremmo consolarci anzi, in questo caso, considerando che è stata proprio la nostra arretratezza tecnologica nel settore che ci ha mantenuto fuori dalla partecipazione ad alcuni progetti multinazionali da molti auspicati e che non hanno dato luogo a risultati economici soddisfacenti: basti pensare a quanto è accaduto con il Concorde ed ai modesti risultati raggiunti col Caravelle, malgrado gli avanzati requisiti di questo velivolo a reazione.

Non è superfluo aggiungere che il progetto sul piano meridionalistico ha un peso rilevante anche se un'iniziativa del genere investe l'interesse generale del paese per l'im-

pegno finanziario richiesto, per il contenuto tecnologico, per i riflessi su alcuni settori produttivi che determina.

Certo, non sono poca cosa i 2.300-2.500 operai da impiegare in Capitanata date le condizioni occupazionali di questa provincia, anche perchè si è in attesa di un tale evento da almeno 4 anni e con lo scorrere del tempo le unità da occupare che all'inizio erano 5 o 6.000 si sono ridotte a meno della metà. Vi era stata in precedenza una vivace polemica tra le regioni meridionali che aspiravano ad essere designate ad ospitare il nuovo stabilimento aeronautico, e mi riferisco in modo particolare alla Campania, oltre che alla Puglia. La prima poteva vantare una tradizione e una propensione in questo campo ben diverse da quelle dell'area prescelta, che presenta caratteristiche ambientali meno favorevoli per l'insediamento previsto. Ma la Campania si rassegnò alla rinuncia perchè la stessa delibera del CIPE con la quale veniva definita la scelta ubicazionale per lo stabilimento stabiliva che sarebbe stato avviato il progetto per un centro di ricerca aerospaziale da collocare nella provincia di Napoli.

La prospettiva appariva interessante perchè, tra le altre attività da destinare a Napoli per scongiurarne l'ulteriore gravissimo declino, era compresa anche quella di organizzare una grande area di ricerca destinata in prospettiva a qualificare la funzione della metropoli partenopea. Per questo motivo era stata incoraggiata la nascita di alcune industrie elettroniche come la Dumont e la General Instrument che avrebbero dovuto dar vita ad un settore dell'area di ricerca, se la prima poi non fosse scomparsa e la seconda non stesse per subire la medesima sorte.

Per quanto riguarda il settore aerospaziale, la speranza è svanita sul nascere perchè il centro di ricerca non verrà realizzato (lo ha confermato l'onorevole Sottosegretario in Commissione) almeno per ora. Si parla in proposito di scarso contenuto tecnologico del progetto per quanto riguarda la partecipazione italiana, ma la vera causa è la mancanza di fondi per cui non verrà realizzato anche se la partecipazione italiana, per quanto riguarda la ricerca, non si limiterà

probabilmente al comparto della costruzione della cellula. Per ora la ricerca, a quanto pare, si fa tutta negli Stati Uniti, negli stabilimenti della Boeing dove vengono addestrati alcuni tecnici provenienti dall'Aeritalia. Una parte di essi, rientrati in sede, attendono presso la direzione di Napoli un più proficuo impiego perchè per il momento non sembra abbiano molto da fare.

A proposito del centro di ricerca ho presentato un ordine del giorno, a nome del mio Gruppo, chiedendo un impegno preciso al Governo per la sua realizzazione nella provincia di Napoli. Questa città per ora non solo non avrà il centro di ricerca, ma perderà anche una parte del finanziamento stanziato per il rimodernamento della ferrovia circumflegrea proprio in conseguenza di questa legge che all'articolo 6 prevede che all'onere di 10 miliardi si faccia fronte mediante riduzione dell'accantonamento disposto sul fondo globale per il potenziamento delle ferrovie locali di Milano e di Napoli. Non bisogna poi meravigliarsi che il malcontento e le tensioni si aggravino nella città partenopea.

Ciò nonostante, secondo l'onorevole relatore i napoletani dovrebbero essere soddisfatti di questa legge perchè l'attuazione del progetto 7x7 potrà scongiurare il pericolo di un ridimensionamento degli stabilimenti Aeritalia, compreso quello di Napoli, a causa delle note difficoltà finanziarie nelle quali la società si dibatte per le perdite subite e per le scarse prospettive di lavoro.

Un aspetto fondamentale di questa legge, che è stato particolarmente dibattuto in Commissione, riguarda le prospettive economiche del progetto e quindi il rischio della impresa. A questo proposito sono stati prospettati alcuni aspetti dell'impresa che incidono negativamente nella valutazione del rischio: così il fallimento della precedente collaborazione con la Boeing relativa al progetto STOL, così il fatto che la collaborazione per questo progetto offerta da altre nazioni sarebbe stata declinata, così la possibilità che la Boeing riesca a mettere in atto un altro prototipo con tecniche più avanzate, disinteressandosi di quello proposto, e così l'intendimento, che sarebbe stato dimostrato dalla FIAT, di ridurre la propria partecipazione all'Aeritalia per contenere il rischio

di quest'impresa. Tutte queste circostanze, anche se ottimisticamente valutate, sono destinate ad aggravare le perplessità connesse ad un'impresa del genere per la quale indubbiamente il rischio raggiunge un livello notevole.

Comunque le previsioni di mercato non dovrebbero dar luogo a sorprese, a meno di eventi eccezionali, e questo deriva dall'andamento del ritmo di sviluppo del traffico aereo che, dopo la rapidissima crescita degli anni scorsi, ha subito un arresto, se non addirittura un regresso, con le ben note conseguenze sulla situazione economica delle compagnie di navigazione aerea.

Si prospetta così l'esigenza di intensificare la produzione per rispondere alla richiesta del mercato connessa alla prevedibile ripresa dei traffici e alla convenienza di sostituire gli attuali velivoli in esercizio che diverranno obsoleti; anche perchè si manifesta sempre più la convenienza di perfezionare i velivoli per ridurre i costi di esercizio impiegando i portati più recenti del progresso tecnologico in questo campo. Non vi è dubbio che il 7x7, che consente di utilizzare le strutture aeroportuali tradizionali e di raggiungere nel contempo requisiti avanzati per la silenziosità ed il contenimento del consumo di carburante, risponde a queste finalità anche perchè si inquadra nella tendenza verso l'impiego di velivoli di capacità meno mastodontiche di quelle raggiunte dal Jumbo, compresi quelli di edizione europea costruiti con la sigla Aerobus.

Secondo le previsioni Boeing, con il 7x7 si dovrebbero coprire per due terzi le richieste nell'arco di un decennio. Ma anche se questa percentuale dovesse scendere al 40 per cento, secondo i calcoli fatti i risultati economici potrebbero ancora essere validi. Certo, circostanze allo stato non prevedibili possono incidere negativamente su queste previsioni ed è perciò che si attribuisce in genere a questo settore un elevato indice di rischio, ma non maggiore certamente di altre imprese il cui esito invece fin dall'inizio è apparso dubbio e sfavorevole e che sono state ugualmente portate a realizzazione.

Comunque, se non vorremo essere esclusi definitivamente da questo settore, non possiamo trascurare l'occasione che ci viene of-

ferta di inserirci in un progetto di prestigio come quello in discussione, proposto da una azienda come la Boeing che ha raggiunto una posizione di avanguardia dopo una severa selezione operata in questo settore produttivo in seguito alla pesante concorrenza che ha fatto sparire anche imprese statunitensi di grande rinomanza.

Non mancano certo le perplessità sul felice esito di questa impresa, ma vanno considerati a suo favore anche gli aspetti destinati a migliorarne l'interesse e le prospettive attraverso l'arricchimento del contenuto tecnologico della nostra partecipazione, il concorso alle forniture dell'industria italiana specializzata, il perfezionamento del sistema di controllo nella fase esecutiva. Comunque il progetto in esame costituisce il primo concreto tentativo, compiuto con grave ritardo, per far risalire la china al nostro paese in questo qualificante settore, per cui ad esso non potrà mancare il voto favorevole del Gruppo del movimento sociale italiano. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Rebecchini il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con altri senatori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

T O R E L L I , Segretario:

Il Senato,

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

impegna il Governo:

a promuovere l'istituzione di un Centro nazionale per la ricerca nel settore aeronautico aperto alla libera partecipazione delle aziende pubbliche e private, secondo le indicazioni formulate dalla Commissione interministeriale per l'industria aeronautica, istituita dal CIPE il 28 luglio 1967;

ad agevolare la partecipazione delle industrie italiane del settore motoristico, del-

le apparecchiature e degli equipaggiamenti alle gare internazionali che verranno indette per l'attuazione del programma, assicurando alle stesse parità di agevolazioni finanziarie rispetto alla concorrenza internazionale;

ad assicurare la presenza di tecnici italiani allo svolgimento dell'intero programma, dalla fase iniziale degli studi a quella della produzione di serie.

1. **RIPAMONTI, REBECCHINI, DE VITO**

P R E S I D E N T E . Il senatore Rebecchini ha facoltà di parlare.

R E B E C C H I N I . Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, intervenendo brevemente sul disegno di legge che autorizza la spesa di 150 miliardi per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali, già ampiamente discusso ed approfondito dai rappresentanti dei vari partiti in sede di Commissione bilancio del Senato, prima di illustrare l'ordine del giorno che ho presentato insieme ai senatori Ripamonti e De Vito, mi permetto raccomandare al relatore, al Governo e soprattutto all'Assemblea il suo accoglimento, poichè riteniamo che quanto indicato nell'ordine del giorno possa qualificare e migliorare il provvedimento stesso. Inoltre, doverosamente, desidero dare atto al senatore Rosa dell'ampia e documentata relazione, che al di là del finanziamento relativo al cosiddetto progetto 7x7 inquadra opportunamente la più vasta tematica delle condizioni di mercato, dei programmi, dei finanziamenti e della ricerca per l'industria aeronautica mondiale e nazionale, dopo aver richiamato le varie tappe che dal 1967 ad oggi hanno preceduto il previsto programma Boeing-Aeritalia.

In particolare penso sia opportuno richiamarci alle prospettive del mercato dei velivoli civili ed all'esame comparato di tale situazione che viene svolto nella relazione al disegno di legge, sia per quanto attiene al nostro paese che per quanto riguarda gli Stati Uniti d'America e i principali paesi europei. Da questo esame comparato si evince

l'opportunità e la validità sostanziale delle scelte che vengono qui proposte ed indicate.

Infatti ritengo che nel provvedimento, insieme ad alcuni limiti che potranno essere in parte superati con l'accoglimento dell'ordine del giorno che insieme ai colleghi Ripamonti e De Vito sottopongo all'Assemblea, vi siano anche indubbi aspetti positivi, che si possono riassumere in tre risvolti essenziali.

Innanzitutto vi è il rilancio della nostra industria aeronautica sul piano internazionale, in collaborazione con un *partner* statunitense che occupa la prima posizione nel settore sul mercato mondiale, sia per il livello tecnologico raggiunto, sia per i costi concorrenziali conseguiti, sia infine per la organizzazione commerciale e di assistenza che consente di poter affermare, alla luce di queste indicazioni e risultati, che la Boeing è l'industria più avanzata e più progredita, rispetto anche ad altre, pur indubbiamente valide, industrie aeronautiche europee.

Da qui scaturisce anche l'opportunità della scelta per rilanciare l'industria aeronautica italiana sul piano internazionale. Vi è poi un secondo aspetto positivo, non meno importante: quello che può essere sul piano induttivo la favorevole incidenza sull'attuale delicata fase della nostra economia, sulla congiuntura economica, e che sarà in grado di produrre positivi effetti indotti sulla produzione e sulla occupazione in un comparto traente, che si ripercuoterà non solo in tale settore a tecnologia avanzata, ma in vari altri comparti della stessa nostra economia.

È noto, infatti, che l'industria aerospaziale è una industria di avanguardia con funzione traente anche in altri comparti produttivi, sia per quanto riguarda la formazione di personale altamente qualificato, sia per la azione che potrà svolgere e che sarà in grado di svolgere su altri settori produttivi del nostro complesso industriale. Tra l'altro questa legge soddisferà il fabbisogno sia di equipaggiamenti e servizi in generale, che di attrezzature per le susseguenti attività di produzione, stimolando l'attività produttiva in aziende già esistenti o in altre che si potrebbero prevedere per soddisfare le nuove necessità che a monte e a valle si genereranno

per le prevedibili esigenze anche di ordine produttivo.

Un primo aspetto quindi è relativo al settore (industria aeronautica); un secondo aspetto attiene all'incidenza favorevole sull'occupazione e sulla produzione, quindi induttivamente sulla congiuntura economica; un terzo, indubbio, aspetto positivo, insieme ai limiti di cui parlavo, non può non rilevarsi nel provvedimento, che rappresenta un incentivo per un ordinato processo di industrializzazione nel Mezzogiorno, prevedendosi in esso la localizzazione di unità produttive altamente qualificate ed a tecnologia avanzata che consentirà il sorgere di industrie ad alta intensità di occupazione e la necessaria formazione (in particolare nell'Italia meridionale) di quadri a livello tecnico e manageriale.

Tra l'altro, se è vero, come abbiamo più volte affermato anche in quest'Aula e come mi sembra si possa desumere dalla volontà più volte riaffermata da parte di tante forze politiche, che il problema del Mezzogiorno viene oggi acquisendo il valore e il carattere nazionale nella politica economica, è anche vero che il dato essenziale da cui occorre muovere per una adeguata e compiuta comprensione e strategia della questione meridionale ci impone, in ogni occasione e quindi anche in questa, di esaminare il problema nel quadro del potenziamento produttivo del Mezzogiorno sia come sviluppo di conoscenze tecniche che come nuove possibilità di occupazione e di lavoro. E questa legge dà all'Aeritalia la possibilità di partecipare, sia pure in proporzione del previsto odierno 20 per cento, di gran lunga inferiore alle precedenti previsioni, sia pure in tale proporzione di compartecipazione azionaria, muovendoci in un quadro di natura privatistica per quanto atterrà all'incontro di volontà che si dovrà determinare tra le parti dopo l'approvazione del Parlamento, alla produzione del velivolo che viene definito il velivolo degli anni '80 e che consentirà nelle Puglie, precisamente nella zona di Foggia, la costruzione di uno stabilimento che al massimo della sua produttività giungerà ad occupare oltre 2.000 unità lavorative, impegnando altresì circa 40 miliardi di investimenti da parte dell'azienda e

altrettanti 40 miliardi di investimenti da parte della Cassa per il Mezzogiorno, oltre naturalmente al previsto stanziamento di 150 miliardi di cui al provvedimento sottoposto al nostro esame e alla nostra approvazione, per un complesso globale quindi, nei prossimi esercizi finanziari, che si aggira per i vari interventi indicati intorno ad una cifra di investimento che inciderà in complesso per quasi 1.000 miliardi.

Venendo in particolare alle previsioni del mercato del cosiddetto 7x7, si può rilevare anzitutto che le più recenti previsioni di aumento del traffico aereo nel lungo termine, pur nella disaccelerazione in atto — l'aumento corre meno velocemente rispetto agli anni passati, meno esplosivamente, evidentemente anche per effetto della congiuntura economica internazionale — concordano tutte nell'indicare nel 1985 un volume di traffico almeno doppio rispetto a quello attuale, anche se inferiore a quello che sarebbe stato possibile prevedere qualche anno fa. Inoltre le ipotesi più recenti concordano nell'indicare uno stabile mercato 7x7 tra il 1979 e il 1981. L'entità di tale mercato, infine, è scarsamente influenzata dal cosiddetto *teaming* del programma, poichè si prevede che esso si materializzi in tempi e modi determinati dalla ripresa economica. Le previsioni suddette assumono che anche la concorrenza subirà un'evoluzione similmente influenzata dall'andamento della situazione economica generale sul piano internazionale.

Desidero ora illustrare brevemente l'ordine del giorno da me presentato insieme ai colleghi Ripamonti e De Vito. Con tale ordine del giorno, dopo una breve premessa, impegniamo il Governo anzitutto — questo mi sembra l'aspetto più importante e più qualificante — a promuovere l'istituzione di un centro nazionale per la ricerca nel settore aeronautico secondo le indicazioni esattamente e puntualmente formulate dalla Commissione interministeriale per l'industria aeronautica che fu istituita presso il CIPE, presieduta dal senatore Caron e che espresse un motivato ed approfondito parere in data 28 luglio 1967. Quanto forma oggetto delle indicazioni contenute in quel parere è stato recentemente richiesto e sollecitato an-

che dalle rappresentanze sindacali dei lavoratori metalmeccanici, e dalle rappresentanze aziendali dei lavoratori Aeritalia durante l'audizione conoscitiva che si è svolta presso il comitato tecnico istituito *ad hoc* nella Commissione bilancio della Camera, che ha approfondito la vasta tematica e ascoltato, insieme ai rappresentanti dei lavoratori a livello aziendale e a livello sindacale, anche dirigenti dell'IRI, dell'Aeritalia, della FIAT, esperti e tecnici particolarmente qualificati.

La Commissione interministeriale nel parere qui richiamato (e si ha motivo di ritenere che questa constatazione sia tuttora attuale, anche perchè non sono intervenuti fatti che possono aver variato la condizione della nostra industria aeronautica e soprattutto della ricerca nel settore) constata l'insoddisfacente ricerca in Italia nel campo aeronautico, che non consente — afferma quell'importante documento — una utilizzazione ottimale delle risorse del settore, mentre non occorre spendere molte parole per sottolineare quanto sia importante migliorare e qualificare il livello del complesso industriale produttivo italiano favorendo al massimo, in ogni occasione e particolarmente per tale settore, la ricerca delle tecnologie più avanzate.

Di qui l'esigenza di istituire questo centro nazionale per la ricerca nel settore aeronautico che, come viene indicato nell'ordine del giorno, desideriamo sia aperto alla libera partecipazione delle aziende pubbliche e private e possa essere realizzato secondo le modalità e le precise indicazioni tecniche di quella Commissione interministeriale.

Nell'ordine del giorno, come è stato proposto anche alla Camera dei deputati dall'onorevole Ferrari-Aggradi e da altri parlamentari appartenenti a vari gruppi politici, chiediamo che il Governo si impegni ad agevolare la partecipazione delle industrie italiane del settore motoristico, delle apparecchiature, degli equipaggiamenti per le gare internazionali che verranno indette per l'attuazione del programma, sottolineando però che occorre assicurare alle stesse industrie parità di agevolazioni finanziarie rispetto alla concorrenza internazionale, altrimenti non si creeranno le condizioni possibili per

l'industria italiana del settore. E credo che non ci sia bisogno di molte parole per dimostrare come tutto ciò possa favorire una ottimale pianificazione e programmazione.

Infine, nell'ordine del giorno si invita il Governo ad impegnarsi per assicurare la presenza di tecnici italiani allo svolgimento dell'intero programma, dalla fase iniziale degli studi fino a quella della produzione di merito. Al riguardo, sarò grato se potranno cortesemente esserci forniti elementi precisi.

Il provvedimento quindi nel suo insieme, pur nei suoi aspetti positivi e in alcuni suoi limiti, ritengo vada approvato anche per evitare ritardi che potrebbero farci perdere il passo sul piano internazionale nel necessario rilancio di un settore produttivo indubbiamente importante e di sviluppo.

Nell'esprimere quindi il voto favorevole sul provvedimento, mi permetto di ribadire l'importanza dell'ordine del giorno che è stato presentato e di chiederne l'accoglimento all'Assemblea; la sua approvazione consentirà di integrare, migliorare e qualificare il provvedimento stesso. (*Applausi dal centro*).

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

B R O S I O . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, credo che le ampie e dettagliate relazioni svolte prima alla Camera dei deputati e poi al Senato ci abbiano fornito un quadro esauriente della questione in discussione; ne siamo grati al senatore Rosa il quale ci ha offerto dati e considerazioni degni della massima attenzione.

Non siamo contrari alle finalità generali del provvedimento; anzi concordiamo con esse sotto vari aspetti. Anzitutto, in termini generali, pensiamo che sia giusto promuovere ed assistere l'industria aeronautica italiana, beninteso secondo direttive ed entro limiti corrispondenti alla realtà dello sviluppo dell'aeronautica mondiale e alle possibilità della nostra scienza e della nostra tecnica, non-

chè delle nostre finanze. Non possiamo vivere di sole tradizioni, ma non possiamo neanche dimenticare che nel campo della produzione aviatoria abbiamo goduto, fino a mezzo secolo fa, cioè fino a dopo la prima guerra mondiale, di una posizione invidiabile nel campo europeo e mondiale, anzi di un certo invidiabile primato; infatti i nostri Caproni furono per qualche tempo all'avanguardia in certi settori. E al tempo in cui le gare di velocità tra aerei si svolgevano ancora attorno a piloni, su circuiti chiusi (sono tempi che non tutti possono ricordare direttamente, quando le velocità di 200 e al massimo 300 chilometri orari sembravano già velocità folli, all'estremo limite delle possibilità tecniche e umane) i nostri piloti conquistavano numerosi trofei su apparecchi italiani. Tutto questo è trascorso da tempo, ma non possiamo neppure trascurare che ancora in questo secondo dopoguerra lo sforzo e l'inventiva della FIAT nel campo degli aerei a reazione concorsero a creare quel G 91 che nel suo genere fu un aereo originale e riuscito, da combattimento e da accompagnamento di forze al suolo. Purtroppo ormai le dimensioni dei problemi hanno superato le possibilità della nostra ricerca, della nostra industria e della nostra finanza. Non possiamo più fare da soli, ma questo non significa che dobbiamo abbandonare il campo desistendo da ogni sforzo. Abbiamo anzi l'interesse e direi il dovere di utilizzare ancora i nostri tecnici, le nostre maestranze e la nostra esperienza, per mantenere un posto onorevole nella produzione mondiale, purchè sappiamo valutare e scegliere bene le nostre possibilità e non ci lasciamo trascinare in avventure superiori alle nostre forze.

In secondo luogo, riconosciamo che tale utilizzazione delle nostre capacità non può attuarsi nelle condizioni odierne senza la partecipazione necessaria e decisiva della finanza pubblica. Siamo in un campo nel quale la ricerca è costosissima, il mercato è ampio e richiede una organizzazione poderosa, la concorrenza è dura e le dimensioni del nostro paese e della sua industria non sono sufficienti a consentire lo sviluppo di una industria aeronautica interamente privata.

Il senatore Rosa ci ha offerto al riguardo un quadro comparativo del tutto convincente, da cui appare che nessuna industria aeronautica moderna, neppure quelle degli Stati più potenti, può oggi fare a meno dell'assistenza statale, sia nel campo dell'aviazione militare, sia in quello dell'aviazione civile. Siamo liberali e rimaniamo liberali, quindi favorevoli all'iniziativa privata ovunque si può, ma riconosciamo queste esigenze, che in certi campi si impongono, e per delle ragioni obiettive cui tutti dobbiamo inchinarci. Su un terzo punto siamo pure d'accordo, cioè sul fatto che neppure con l'appoggio finanziario pubblico l'industria aeronautica italiana può sostenersi da sola: deve per forza cercare la cooperazione di industrie straniere, tra quelle più avanzate tecnicamente ed economicamente, o più capaci di reggere alla prova di un mercato così aleatorio, come il mercato mondiale degli aerei, siano essi civili o militari. A questo riguardo pensiamo pure che la scelta tra l'una e l'altra cooperazione debba essere spassionata ed obiettiva, derivante cioè da una fredda valutazione del peso intrinseco delle industrie disposte a collaborare, senza pregiudiziali politiche soverchianti. E qui pure siamo d'accordo con le scelte fatte dalla nostra industria ed approvate dal Governo italiano in favore di un accordo con l'industria nord-americana e, all'interno di questa, con la Boeing che costituisce oggi certo l'impresa aviatoria più potente e più coronata dal successo negli Stati Uniti. A questo proposito non poteva non porsi un plausibile quesito di possibile preferenza per industrie europee e più ancora il quesito di una preferenza comunitaria europea; quesito legittimo se fosse stato avvalorato da una corrispondente solida realtà, ma purtroppo tale realtà non risponde ai nostri desideri. Certo, a parità di condizioni, una preferenza europea si sarebbe forse imposta a ciascuno di noi, senza porre alcuna pregiudiziale antiamericana, e sarebbe razionale; forse anche a condizioni non interamente pari la preferenza europea avrebbe potuto giocare per far superare qualche residuo dubbio e passar sopra a taluni inconvenienti.

Bisogna riconoscere che, laddove una soluzione europea si presentava sostenibile, il Governo italiano finora non ha esitato a compierla: mi riferisco soprattutto a quel complesso ed avanzato aereo da combattimento MRCA che abbiamo deciso di costruire insieme alla Gran Bretagna ed alla Germania federale, malgrado il suo alto costo e le scarse probabilità di vendita: è difficilissimo collocarlo ed in quantità rilevanti. Però, nel campo degli aerei di linea a medio raggio, dei quali si discute a proposito di questo disegno di legge, questa alternativa non c'era; purtroppo su questo terreno l'industria europea è nettamente inferiore dal punto di vista tecnico, finanziario e di mercato: l'abbiamo dovuto constatare anche di fronte agli esempi di buoni apparecchi europei, bene affermati, che abbiamo visto comparire negli ultimi 20 anni, come ad esempio il Caravelle francese, il Viscount ed il Trident britannici, il Fokker olandese. Sono stati tutti apparecchi assai apprezzati ed hanno avuto un certo successo, insufficiente però ad assicurare loro un mercato veramente profittevole. D'altra parte, si trattava sempre di aerei nazionali e in questo campo uno sforzo unitario europeo non è stato mai nemmeno tentato. Viceversa, il DC-9 della McDonnell Douglas ed il 727 della Boeing hanno nettamente surclassato i concorrenti europei sia per le prestazioni sia per l'ampiezza delle vendite.

Fin qui dunque il nostro giudizio sull'iniziativa, della quale si occupa il disegno di legge 2092, è positivo. Ciò non toglie però che esso sia accompagnato da gravi perplessità che purtroppo le discussioni nell'altro ramo del Parlamento ed alla 5ª Commissione del Senato non hanno dissipato. Siamo favorevoli a ragionevoli forme di associazione con la Boeing che ci consentano di mantenere in vita e di far progredire la nostra moderna industria aeronautica, ma a condizione che tale cooperazione concorra realmente a mantenerla all'avanguardia della produzione mondiale senza pretendere ipotetiche preminenze ma senza nemmeno accettare situazioni e funzioni secondarie.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue BROSIO). Sotto questo aspetto ci pare esista, nelle basi stesse dell'accordo Boeing-Aeritalia, che questo disegno di legge si dispone a finanziare, sulla base di un atto di concessione all'Aeritalia e delle condizioni convenute tra questa e la Boeing, una lacuna grave che temiamo incolumabile. L'Aeritalia parteciperà con i suoi tecnici alla progettazione di tutto il nuovo apparecchio a medio raggio 7x7. Gli esperti italiani avranno quindi modo di seguire passo per passo il disegno dell'aereo in tutte le sue parti, ossia la fusoliera, la cellula, le ali e la coda ed anche il cosiddetto equipaggiamento, cioè le apparecchiature elettroniche ed avioniche. Ne trarranno quindi, sempre sul campo della progettazione, utili esperienze ed insegnamenti. Ma quando si passerà alla produzione, la partecipazione italiana si limiterà allo scafo, senza che alla nostra industria sia dato concorrere in alcun modo alla produzione degli apparecchi più delicati e significativi elettronici ed avionici.

Anche per i motori la situazione è un po' ambigua. Si parla di due motori alternativi, alla produzione di uno dei quali contribuisce anche la FIAT, ma non si sa bene in quale modo. Vi è quindi un vuoto, secondo noi, uno sfasamento tra progettazione e produzione: partecipazione totale nella prima e parziale e sussidiaria nella seconda.

Non basta obiettare che i nostri tecnici torneranno in Italia ricchi di un nuovo bagaglio tecnico acquisito anche relativamente alle parti più sofisticate. Che cosa se ne faranno in realtà di queste conoscenze se poi non potranno tradurle nella pratica quotidiana della produzione? Anche la ricerca si misura, si affina nella produzione effettiva. È inutile o poco utile aver istruito tecnici progrediti se poi vengono impiegati a dirigere produzioni correnti. In tal caso essi o rimarranno delusi e inutilizzati, frustrati, come si dice adesso, oppure preferiranno im-

piegare i loro cervelli in industrie straniere che siano in grado di valersene.

Già in Italia abbiamo parecchie ditte produttrici nel campo dell'elettronica e dell'avionica capaci di produrre e sviluppare apparecchiature avanzate. Perché non approfittare dell'occasione per utilizzarle? Queste considerazioni ci pare corrispondano pienamente ad un indirizzo generale della nostra politica industriale e meridionalistica secondo il quale si dovrebbe anzitutto incoraggiare lo sviluppo delle nostre industrie nei settori più avanzati, sia per resistere meglio alla crescente concorrenza internazionale, sia per estendere i rami di produzione di più alto valore aggiunto e con grado più elevato di occupazione della manodopera.

Inoltre, e più specificamente per l'industria aeronautica, una risoluzione del CIPE, ricordata dallo stesso relatore, suggeriva l'impianto di tali industrie nel Mezzogiorno con particolare riguardo ai rami tecnicamente più sviluppati e maggiormente suscettibili di creare occupazione.

Queste nostre osservazioni si sono concretate in due emendamenti da noi proposti agli articoli 1 e 2 del disegno di legge. Sono due emendamenti collegati tra di loro. Il primo propone che su 150 miliardi di spesa autorizzata almeno il 15 per cento sia riservato al settore delle apparecchiature o degli equipaggiamenti che dir si voglia. Il secondo specifica che per le apparecchiature, quelle cioè menzionate nel primo emendamento, l'Aeritalia dovrà valersi delle ditte italiane specializzate nel settore.

L'obiezione del rappresentante del Governo, se ho ben capito, a questi emendamenti alla 5ª Commissione fu che si trattava di modifiche improponibili perché contrarie all'accordo — *memorandum* di intesa tra la Boeing e l'Aeritalia. Ma il fine essenziale di questo disegno di legge ci pare proprio quello di approvare un atto di concessione al-

l'Aeritalia sulla base del quale questa potrà perfezionare il suo contratto con la Boeing in un modo confacente agli scopi per i quali il finanziamento di 150 miliardi verrebbe concesso.

Comprendiamo che può essere difficile per l'Aeritalia modificare le intese con la Boeing sulla base delle direttive ricevute dal legislatore italiano, ma non dovrebbe essere impossibile; anzi l'autorità di tali direttive dovrebbe rafforzare la posizione dell'Aeritalia a questo riguardo. Comunque, nell'eventuale conflitto tra gli accordi finora delineati e le condizioni poste dal Parlamento, la volontà del Parlamento naturalmente dovrebbe prevalere nel senso almeno di non consentire la conclusione definitiva e il finanziamento di un contratto che non vi corrisponda. Ciò mi pare assolutamente elementare e significa in definitiva che i nostri emendamenti non sono di dettaglio; riguardano anzi una condizione essenziale, secondo il nostro punto di vista, dell'operazione e quindi determineranno anche il nostro atteggiamento finale nei riguardi del provvedimento in discussione.

Vorrei aggiungere ancora alcune brevissime considerazioni prima di arrivare alla conclusione. Abbiamo anche delle preoccupazioni per quello che riguarda sia i rischi di mercato di questa operazione sia anche l'importo ultimo dello stesso finanziamento e la sua destinazione effettiva.

Quanto ai rischi di mercato, abbiamo letto in entrambe le relazioni un po' uno scorcio di storia dell'andamento del mercato dell'aviazione dalla fine della seconda guerra mondiale in poi e specialmente dal momento dell'introduzione degli aerei a reazione in poi. Vi è stato, quando questi meravigliosi apparecchi a reazione furono introdotti, uno slancio formidabile di produzione e di smercio; il mercato era veramente in quel momento un mercato del produttore e il salto di qualità introdotto nelle prestazioni del prodotto ha senz'altro determinato un allargamento enorme dell'uso dell'aereo, un aumento della clientela e quindi un andamento del mercato estremamente favorevole e lanciato verso una apparente crescita con-

tinua. Successivamente la situazione si è stabilizzata; l'aumento si è normalizzato con un andamento molto più tranquillo, e successivamente ancora vi è stato addirittura un ripiegamento determinato non dalla specifica industria dell'aviazione ma dalle condizioni generali, dalla crisi dell'energia e del petrolio, dalle crisi economiche che si diffondevano in molti paesi e quindi dalla conseguente riduzione del turismo e dalla riduzione sensibile dei clienti delle compagnie aeree.

Questo è stato l'andamento. Le relazioni fanno eco alle previsioni fatte, sulla base delle quali questa convenzione con la Boeing è stata delineata, nel senso che a questo periodo di stasi e di ripiegamento dovrebbe, nel futuro e specialmente nel 1980-85, far seguito un periodo di nuovo slancio sia delle economie internazionali e del mercato internazionale in generale, sia anche del traffico aereo in particolare.

Naturalmente tutti ce lo auguriamo; non dico che queste previsioni siano irrazionali ed assurde, ma certamente contengono il loro elemento di alea e di rischio e potrebbero domani, per avvenimenti imprevedibili, rivelarsi fallaci. Quindi non si può essere assolutamente sicuri e neanche si può avere una gamma enorme di probabilità che questa operazione sarà redditizia.

D'altra parte, poi, non si riesce neanche a capire dalle relazioni e dallo stato della discussione, come si è svolta fino ad oggi, quali siano i criteri in base ai quali questa redditività è stata calcolata, da che limiti di traffico e di vendita degli apparecchi comincerà ad essere profittevole per la associazione Boeing-Aeritalia e per l'Aeritalia in particolare questa operazione.

Bisogna pensare che l'Aeritalia impiegherà questi 150 miliardi anche nella costruzione di nuovi stabilimenti, come quello di Foggia; quindi affronterà delle spese di impianto molto grandi.

Un conto preciso preventivo di quella che dovrebbe essere la condizione della redditività, cioè da quale momento, da quale numero almeno di vendite in su l'operazione si trasformerà da passiva in attiva, non risul-

ta dalla discussione finora avvenuta. Quindi certamente ci lanciamo in un rischio calcolato, rischio che qualsiasi impresa deve prevedere quando intraprende una nuova *venture*, come dicono gli inglesi, di queste proporzioni, ma che certamente presenta le sue grosse incognite e che non ci lascia al cento per cento tranquilli.

D'altra parte dicevo che abbiamo qualche dubbio anche sulla destinazione del finanziamento. Effettivamente qui si stabilisce un meccanismo di controllo parlamentare preventivo, e un altro controllo a mezzo di una commissione speciale di competenti, quindi di carattere tecnico, e l'articolo 3 indica alcune direttive su quello che dovrebbe essere, almeno nelle linee molto generali, il contenuto principale della convenzione. Si vuole pure riservare allo Stato una percentuale sul ricavato della vendita degli aerei, in modo da assicurarsi che si inizi almeno a restituire l'anticipo o il finanziamento di oggi non appena si comincerà la vendita degli aerei prodotti. Vi sarà ancora un controllo sul versamento dei finanziamenti man mano che saranno erogati negli anni a venire.

Tutto questo sta bene, ma ciò che probabilmente sarebbe necessario — questo lo dico come quesito e come raccomandazione — sarebbe anche che fosse assicurato un controllo sulla destinazione effettiva di questi finanziamenti, perchè noi ci troviamo di fronte ad una società che certamente avrà dei dirigenti della cui onestà e competenza non possiamo e non dobbiamo dubitare, tanto più che sono associati ad una grande industria torinese la cui serietà è fuori discussione; certo però si tratta di un'industria che si trova in difficoltà per ragioni obiettive, non per sua colpa e che quindi ha una posizione passiva. Ha industrie e fabbriche che non lavorano a pieno ritmo e che non rendono in questo momento. È quindi in una posizione finanziaria non delle più rosee. Quindi uno degli aspetti del rischio finanziario di questa operazione è costituito dalla necessità di tenere un conto appropriato e nettamente distinto tra le operazioni normali della Aeritalia e l'effetto

aggiuntivo di questa nuova operazione che dovrebbe contribuire al suo risanamento e alla piena occupazione delle sue officine, in modo da assicurare un calcolo serio e separato della produttività dell'operazione stessa e da evitare nello stesso tempo, senza sopprimere alcuna disonestà o malafede da parte degli amministratori, che i fondi assegnati dallo Stato possano essere devianti, per ragioni di necessità o per mancata chiarezza di contabilità, verso destinazioni che non sono proprio quelle alle quali specificatamente il finanziamento dovrebbe essere destinato.

Mi pare che questa sia una preoccupazione legittima che io sottopongo da un lato alla considerazione del Governo per averne chiarimenti ed assicurazioni e dall'altro pongo anche ad ulteriore giustificazione di una perplessità che permane, accanto a quella maggiore di principio che avevo già spiegato, e che si collega ai nostri due emendamenti.

Per ciò che riguarda (questa è un'osservazione marginale) la Commissione parlamentare, non ho niente in contrario, come ho già detto. Questa Commissione parlamentare è stata nominata, farà quello che potrà e darà i suoi consigli sulla convenzione che verrà redatta. Vedremo come e fino a che punto i consigli potranno essere accolti e potranno essere utili. Però non credo che questo sia un elemento decisivo per rendere appetibile, desiderabile una convenzione che solleva da parte nostra notevoli dubbi.

Questa mia osservazione indica un ragionamento che ci porterebbe molto lontano, perchè riguarda la nostra stessa concezione delle partecipazioni statali e il modo migliore per assicurare che queste traducano finalmente in atto, nella realtà, quel principio della economicità che finora è rimasto scritto nella legge, proclamato e ripetuto da molti uomini di governo e da molti parlamentari, ma che è stato assai malamente rispettato. Non crediamo cioè, dal punto di vista liberale, che occorra veramente e che basti un controllo politico parlamentare per garantire che la gestione possa diventare economica là dove, sia per ragioni obiettive sia per ragioni talvolta soggettive di incapacità o di imprudenza degli amministratori pubblici, questa economicità non viene realizzata.

L'economicità si giudica soltanto in un modo: guardando al risultato obiettivo economico delle imprese, ai loro bilanci, ai loro profitti, alle loro perdite, alle loro richieste di nuovi fondi di dotazione allo Stato e alla loro capacità o incapacità di remunerare anche questi fondi di dotazione e di restituire in definitiva i finanziamenti ricevuti dallo Stato. Questo è il solo vero criterio che consente un controllo effettivo. Da quel controllo nasce il giudizio di responsabilità e bisogna essere assolutamente fermi nell'addossare questa responsabilità a coloro che la portano, sia semplicemente per incapacità, per sfortuna magari, oppure per vera e propria colpa. Se non si segue questo criterio e non lo si applica rigorosamente, è inutile cercare di rimediare a questo vizio intrinseco della non economicità moltiplicando i controlli da parte di enti e di uomini i quali poi non saranno sempre i più tecnicamente competenti per esercitare il controllo.

Questo è il nostro concetto; ed è per questo che, pur non avendo nulla di particolare da obiettare in senso veramente pregiudiziale alla creazione della Commissione parlamentare, non ci illudiamo sulla portata decisiva della sua funzione e della sua presenza. Ma questa, ripeto, è un'osservazione di carattere marginale.

Questo provvedimento, come già diceva del resto il collega Rebecchini, ha i suoi lati positivi e i suoi lati negativi. Li ha per lui e li ha anche per me: però nel nostro caso gli aspetti negativi sono più importanti, almeno a nostro giudizio, di quelli che vedeva egli, mentre gli aspetti positivi sono un po' più dubbi di quelli che egli ha apprezzato...

R E B E C C H I N I . Per l'esattezza, io ho parlato solo di limiti, non di aspetti negativi.

B R O S I O . Ma gli aggettivi positivi e negativi li ha usati.

R E B E C C H I N I . Ho detto: aspetti positivi e limiti.

C O L A J A N N I . Forse vuole 300 miliardi!

R E B E C C H I N I . Non è questo il problema, e lei lo sa.

B R O S I O . Ad ogni modo ciò che lei dice, senatore Rebecchini, e di cui prendo atto, accentua soltanto la differenza dei giudizi che noi davamo di questo provvedimento, il suo più positivo e il mio più negativo, usando in parte delle parole uguali o simili. Questa mi pare un'interpretazione corretta delle nostre posizioni.

Prima di dire l'ultima parola, vorrei aggiungere un'altra ragione della mia preoccupazione dal punto di vista finanziario. Questo provvedimento assegna 150 miliardi. Li assegna per che cosa? Dice l'articolo 1 proprio all'inizio: « Per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazioni e avviamento alla produzione di aeromobili idonei a percorsi internazionali ». E per questo che si danno 150 miliardi distribuiti in vari anni che vanno fino al 1980, anno in cui si prevede che dovrebbe cominciare il vero *business* perchè si dovrebbe cominciare a fare gli aerei e a venderli. Quindi 150 miliardi si danno per cominciare. Cosa succederà allora dopo che si sarà cominciato? In quel momento in che situazione ci si troverà? Come potrà l'Aeritalia far fronte ad ulteriori necessità che probabilmente si determineranno? E in un certo senso si potrebbe quasi dire che è desiderabile che si determinino perchè, se l'affare andrà bene e occorreranno nuovi finanziamenti per farlo marciare, questo potrà essere un elemento positivo. Ma in quel momento si dovrà sperare almeno che l'Aeritalia possa provvedere trovando dei finanziamenti normali e pagando ciò che dovrà pagare per restituire i finanziamenti man mano che gli affari procederanno, senza ricorrere allo Stato.

Ma il dubbio rimane. Con questo non voglio portare un argomento totalmente negativo, ma voglio dare un altro monito. Questo è un affare molto grosso che ci impegna per ora, fino al 1980, per 150 miliardi; ma dopo, se le cose non andassero così bene, se si fosse ancora nell'incertezza, non escluderei che ci potrebbero essere delle nuove richieste di ulteriori finanziamenti, forse anche più co-

spicui, per far proseguire questo affare. Non voglio certo fare la Cassandra di professione, ma ho visto quello che è accaduto con il Concorde. Mi auguro che questa operazione, che mi sembra molto più « terra terra » rispetto a quella Concorde, così audace e così sfortunata, non sortisca gli stessi risultati. È certo comunque che il Concorde è stato una pompa aspirante di finanziamenti per l'erario francese ed anche per l'erario britannico, di proporzioni impressionanti. Non possiamo quindi non tenere conto, nella nostra valutazione odierna, di queste possibilità di domani e nel valutare nel suo complesso questa operazione dobbiamo tenere presente che si tratta di un'operazione di 150 miliardi più un certo margine di alea che non conosciamo.

In base a queste ultime osservazioni, in considerazione del fatto che vedo in questo provvedimento aspetti positivi e aspetti negativi, e alcuni di questi aspetti negativi potrebbero anche essere determinanti, mi riservo di assumere una posizione dopo che i nostri emendamenti saranno discussi.

È difficile per noi esprimere un voto favorevole, ma se gli emendamenti troveranno accoglimento, naturalmente la maggior parte delle nostre obiezioni cadrà. Siccome questo è molto difficile, devo presumere che ci orienteremo sull'astensione, come del resto abbiamo già fatto in Commissione. Ma, ripeto, preferisco riservare il mio giudizio alla conclusione del dibattito.

P R E S I D E N T E . Scusi, senatore Brosio, lei fa continuamente riferimento ad emendamenti che non risulta siano stati presentati.

B R O S I O . Li abbiamo presentati in Commissione e chiediamo di poterli ripresentare in Aula.

P R E S I D E N T E . Lei conosce quanto me il Regolamento e sa che, in base al terzo comma dell'articolo 100, non possono più essere presentati emendamenti in questa sede.

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

C O L A J A N N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo disegno di legge presenta aspetti interessanti su varie questioni di carattere più generale e pone molti problemi sui quali sarebbe utile una riflessione. Per questo abbiamo insistito per una discussione in Aula e non per il gusto di ripetere argomentazioni, come pure sarò costretto a fare, che sono state fatte in altra sede. Occorre infatti sottolineare che alcune questioni di carattere generale meritano una riflessione.

Ci troviamo di fronte ad un problema di non facile soluzione. Il titolo di questo disegno di legge reca: « Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali ». Se il contenuto del disegno di legge fosse questo, si tratterebbe di una legge di puro e semplice finanziamento, ma non si tratta di questo. Il titolo di questa legge avrebbe dovuto essere: « Contributo alla Aeritalia per l'esecuzione di un progetto in collaborazione con la Boeing », soprattutto dopo gli emendamenti che sono stati apportati alla Camera.

Basta ciò per vedere come qui si solleva una questione delicata. Sappiamo che rientra in una certa tradizione dell'attività legislativa in Italia quella di fare delle leggi *ad hoc*. Molte leggi finanziano determinate opere pubbliche e determinate iniziative anche quando sono molto localizzate e quindi molto concentrate, ma la loro portata non è poi di grande rilievo. Qui però ci si propone di fare qualche cosa di diverso: qui ci si propone di dare un finanziamento ad una iniziativa industriale. Dovrebbe essere implicito che, mentre il Parlamento delibera questo finanziamento, esso debba valutare, stabilire una rispondenza tra il finanziamento, il suo ammontare e l'attendibilità dell'iniziativa industriale che si finanzia, perchè c'è un elemento di rischio presente, insopprimibile. Non è certo giusto che si sopprimano tutti gli elementi di rischio, però si chiede che con legge dello Stato, quindi con voto del Parlamento, ci si assuma in un certo modo una parte di questo rischio.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(Segue COLAJANNI). Questo significa allora, a me pare, che il Parlamento deve deliberare nel merito, cioè non può accettare puramente e semplicemente nè un finanziamento nudo e crudo e neanche una procedura di discussione che non permetta di potersi fare una idea e una valutazione propria.

È chiaro, quando ci si sottopone nella discussione di un progetto di legge un problema di questo tipo, ci sono due vie soltanto: o il Parlamento rinuncia a qualsiasi pretesa di entrare nel merito e di esprimere un voto, una opinione, e delega al destinatario del finanziamento anche la decisione sul merito — e questa è una via che a me non sembra giusta — oppure il Parlamento compie uno sforzo per rendersi conto della cosa. Non per annullare l'elemento rischio; non sollevo qui una questione di principio: non dare mai finanziamenti quando c'è un elemento di rischio. Determinati rischi si devono pur correre. Ci sia però almeno la possibilità di potersi formare una opinione!

Credo che bisogna seguire questa via, cioè bisogna entrare nel merito, non delegare a nessun operatore, neanche quando l'operatore è un ente di Stato, come in questo caso, una valutazione di merito. Allora la fretta è la negazione della possibilità di dare una valutazione di merito, allora l'insistenza è una cosa che contraddice con l'esigenza di poter entrare seriamente nel merito, perchè c'è anche il problema delle competenze dei parlamentari che non possono essere universali: essi con difficoltà debbono entrare in una serie di materie in cui cercano di documentarsi raccogliendo dati, informazioni, notizie, anche trattazioni sulla materia; sempre, è evidente, con limiti, trattandosi di questioni che richiedono anche delle competenze di natura specialistica. Il punto è se questo metodo di entrare nel merito deve essere favorito o no. La velocità supersonica — è

vero che si tratta di aerei! — con cui ci siamo mossi nella discussione di questa proposta di legge mi pare che contraddica l'esigenza di un calmo, ragionato, sereno entrare comune nel merito. Quando discutiamo cose di questo tipo, sarebbe molto facile cavarsela con un: chissà che cosa c'è sotto tutta questa fretta! Quando si tratta di entrare nel merito occorre collaborazione tra i vari Gruppi, lavoro concorde di una Commissione, raccolta oggettiva di documenti, di informazioni, comparazione di situazioni; lavoro che va fatto con serenità e senso di responsabilità. Ma quando si agisce con la fretta, tutto questo si nega, ed anche questo è un modo per non consentire al Parlamento di lavorare in maniera serena ed oggettiva, tanto più quando ci sono problemi che pongono questioni di metodo di questa gravità. Ci sono poi punti su cui qualche riflessione ulteriore è necessaria: infatti sono stato abbastanza preoccupato per gli argomenti portati durante la discussione in Commissione da parte del rappresentante del Governo e particolarmente per la tesi secondo cui emendamenti non possono essere accettati perchè la convenzione è quella e non può essere mutata. Tutto ciò determina una certa preoccupazione. C'è qui già uno schema di convenzione; è chiaro però che il Parlamento, sovraneamente, può fissare i limiti della convenzione stessa e se l'IRI, l'Aeritalia o la Boeing non li accettano, non credo che i confini della sovranità del Parlamento siano segnati dall'IRI, dall'Aeritalia o dalla Boeing.

Vorrei che anche i colleghi meditassero su tale fatto. Vediamo realisticamente il problema: a che servono questa pressione che si manifesta nei confronti del Parlamento e questo modo di ragionare per cui appare immediatamente, come cosa spontanea, la frase « la convenzione è questa »? Tale frase non può essere pronunciata in un libero Parlamento perchè un libero Parlamento non

può essere chiamato a mettere lo spolverino su convenzioni già fatte. Ciò denota un orientamento, certo non codificato e teorizzato, che va al di sopra delle posizioni dei singoli uomini di governo e che si manifesta in tanti modi: una volta ho fatto una statistica sulla velocità di approvazione dei fondi di dotazione delle aziende dell'industria di Stato. Erano le leggi che, nel Parlamento, marciavano a maggior velocità! Non dico che ci sia sotto qualcosa di illecito (quando abbiamo ritenuto che nelle attività dell'industria di Stato ci fosse qualcosa di illecito l'abbiamo detto da questa tribuna), ma c'è sempre qualcosa che spinge ed è come se si dicesse: su questo problema dobbiamo andare avanti rapidamente, ed anche se il Parlamento protesta, le cose stanno così.

Penso che queste cose debbano cambiare perchè non si possono accettare.

La fretta non ci aiuta, la forma della legge non ci aiuta, ma ciò non toglie che abbiamo l'obbligo di entrare nel merito e di non rinunciare a fare riflessioni su queste implicazioni di carattere più generale; entrare nel merito con i rischi di cui parlavo prima, che riguardano la competenza. Ho cercato di farmi un'opinione sulla questione raccogliendo la documentazione cui si può avere accesso ed esprimendola qui, così che i dati da me raccolti vengano confortati da una risposta nel merito; sono pronto a dirmi convinto se mi si portano argomenti e non mi si dice semplicemente che la convenzione è questa, è immutabile e se non mi si dice che bisogna fare in fretta altrimenti chissà cosa accadrà. Sono pronto a discutere, ma mi si deve convincere con argomenti nel merito e non con frasi di questo tipo. Non ho la pretesa di essere uno specialista, ma, anche se lo fossi, so che persino le valutazioni degli specialisti in un campo come questo hanno una quota di rischio talmente elevata che nessuno può essere ragionevolmente in grado di ostentare estrema sicurezza su certe previsioni. Il collega Rosa che ha lavorato diligentemente su questo tema è di un ottimismo che forse certi specialisti gli invidieranno per quanto riguarda le prospettive dell'operazione! Che posso dire? Perplexità, quindi, per poter vedere meglio come

stanno le cose. Che non fossero solo mie le perplessità mi pare l'abbia dimostrato l'andamento della discussione in quest'Aula. Potrei ripetere le cose che sono state dette nella Commissione, ma mi basta riferirmi a quello che è stato detto qui. Certo il senatore Rebecchini ha parlato di limiti e non di aspetti negativi, ma mi è sembrato invischiato in una dialettica più politica che letterale perchè, a voler esprimere un giudizio su cosa intendesse per limiti, non credo che fosse poi tanto lontano dagli aspetti non positivi del senatore Brosio, se non fosse per quanto riguarda la collocazione politica.

Sono state espresse quindi perplessità; almeno l'opposizione di sinistra non ne ha il monopolio. Comprendo pertanto i collegi della maggioranza, ma mi pare che valga anche la pena di fare una riflessione quando si discute di cose di questo tipo. Queste cose non mettono in gioco nè il destino del centro-sinistra, nè il destino del Governo, nè il compromesso storico. Quando si tratta di discutere di queste cose si può ragionare ed andare anche sul terreno della concretezza. Non deve prevalere la ragion di Stato o la ragione dell'industria di Stato. Bisogna valutare, esprimere argomenti, non cedere alla fretta.

Ci sono perciò dei temi su cui vorrei esprimere un'opinione, anche se sono costretto a ripetere delle argomentazioni che avevo già portato in Commissione e a prospettare dubbi che in quella sede non mi sono stati sciolti. Aspettavo di trovare nella sua relazione, senatore Rosa, delle risposte alle questioni che sono state sollevate, ma ella non ha ritenuto di dare tali risposte e paga il fio di questa sua decisione vedendosi costretto a sentire nuovamente alcune cose...

R O S A , relatore. Sono ben lieto di ascoltarla.

C O L A J A N N I . Non esageri. Io le chiedo se possiamo avere delle risposte precise alle domande che le si pongono. Prima questione: come sono andate le cose in generale? Qual è la valutazione che possiamo fare sulle possibilità di una industria aeronautica in Italia?

Ho qui uno studio, al quale fa riferimento ella stessa, effettuato dalla Commissione interministeriale per l'industria aeronautica e pubblicato nel 1970, Commissione presieduta tra l'altro dal presidente della nostra Commissione bilancio.

Questo studio giunse alla conclusione fondamentalmente realistica che si ponevano dei problemi di concentrazione per quanto riguarda l'industria, indicò chiaramente che la via poteva essere soltanto quella di una presenza dell'industria aeronautica sul mercato internazionale, disse anche molto chiaramente che era necessario affrontare il problema dell'industria aeronautica in un quadro integrato, che cioè si portasse avanti congiuntamente la ricerca con la prospettiva di arrivare anche a delle partecipazioni per questa industria. Inoltre dovevano essere integrate la ricerca, la costruzione delle cellule, la costruzione dei motori, l'avionica, l'accessoristica e tutto l'insieme dell'industria perchè — e questo giustamente è il senso della conclusione di quella Commissione — non ha nessun effetto di sviluppo il portare avanti un segmento soltanto di questo tipo di industria. C'era tutta una serie di altre conclusioni, ma debbo dire che esisteva l'indicazione di una strategia per il settore. Si capisce che non si entrava nel merito di questo o quell'altro tipo di aereo; si affermava l'esigenza invece di un certo tipo di strategia, tanto è vero che i sindacati hanno condiviso l'impostazione data e lo hanno riferito anche adesso al comitato ristretto della Camera che ha chiesto un giudizio sulla legge al nostro esame. Vedremo poi qual è il legame della legge con questo tipo di strategia.

Ma mi preme rilevare a questo punto il modo in cui si arriva a questa proposta che, a quanto ci è stato detto, riguarda la realizzazione di un determinato tipo di aereo in collaborazione con un determinato *partner* che è la Boeing. Ci si arriva attraverso un procedimento che è singolare e che dimostra proprio la mancanza di una strategia. Delle indicazioni contenute nella relazione della Commissione interministeriale ne va avanti una che in sé oggettivamente è giusta, quella della concentrazione dell'industria aeronau-

tica produttrice delle cellule; e nasce l'Aeritalia dalla fusione Aerfer-Fiat. Si stabilisce che l'industria aeronautica in Italia deve svilupparsi. A questo punto ci sono dei programmi che vanno avanti, un vecchio programma Fiat, l'aereo G 222, un vecchio contratto che aveva l'Aerfer per costruire alcuni pezzi del DC 9 e del DC 10 con la Mac Donnell Douglas, la partecipazione italiana al MRCA su cui prima o dopo bisognerà fare un certo discorso. Non lo voglio fare ora perchè questa legge non parla dell'Aeritalia in genere, ma di una cosa precisa. Si tratta di vecchi programmi che sono più o meno ad esaurimento. Deciso che invece un'industria aeronautica bisogna fare, si va a cercare un po' brancolando che cosa mettere dentro questa scatola perchè finchè la scatola serve per esaurire i vecchi carichi di lavoro le cose vanno bene ancora (tranne s'intende che per i bilanci dell'Aeritalia). Alla Fiat va benissimo che ci sia la partecipazione dell'IRI quando deve ammortizzare l'aereo G 222. Ma che cosa facciamo poi? A questo punto nessuno ne sa niente; nessuno sceglie un *partner* in tempo; proviamo prima un aereo STOL con la Douglas e non va; abbandoniamo la Douglas e andiamo alla Boeing; con la Boeing proviamo prima un aereo STOL e non va, poi un aereo QSH a breve raggio e a bassa rumorosità e non funziona nemmeno questo. Arriviamo per esclusione a questo aereo 7x7, a medio raggio e di elevata capacità di trasporto che dovrebbe essere il sostituto del Boeing 727 e dei tipi concorrenti. Ma qual è la prospettiva vera di questo tipo di aereo? È qui l'elemento di rischio, e perciò anche l'elemento di responsabilità. E bisogna pure acquisirli gli elementi di giudizio. E gli elementi di giudizio sono forniti dalla stampa specializzata, dalla stampa finanziaria internazionale, da tutto quello che può suscitare delle obiezioni e, si capisce, dalle risposte a queste obiezioni.

A me pare difficile negare che attualmente ci si trovi, come giustamente ha detto il senatore Brosio, in un momento in cui le compagnie di navigazione aerea hanno mutato profondamente la propria capacità contrattuale nei confronti delle ditte produttrici di aerei, cioè dell'industria aeronautica. Il relatore ha ritenuto che molte prospet-

tive di aumento del traffico aereo possano riprendere con il riprendere della situazione economica. Io dico che è un giudizio costante di tutte le compagnie aeree che siamo arrivati ad una situazione in cui gli incrementi del traffico aereo saranno tutti ben diversi da quelli che ci sono stati nel passato; quindi ci muoviamo in direzione di una saturazione dell'incremento.

Cito la dichiarazione del presidente dell'*Air France*, non perchè sia presidente dell'*Air France*, ma perchè è l'ultima che è stata fatta, in quanto tutti i presidenti di compagnie aeree in questo momento dicono la stessa cosa. La leggo: « È chiaro che i tassi di espansione che abbiamo conosciuto in passato (11, 12, 13 per cento all'anno sul traffico passeggeri) non possono in nessun caso essere raggiunti nell'immediato futuro ».

Come reagiscono le compagnie aeree? Reagiscono dicendo che « stabiliranno uno stretto controllo sul bilancio nel tentativo di ridurre i costi della propria attività ». Che cosa significa questo? Significa che le compagnie aeree, che per il passato sono state sempre sottoposte alla pressione dell'industria aeronautica che sfornava ogni tre-quattro anni un nuovo tipo di aereo che le compagnie erano costrette a prendere tutte (perchè appena una compagnia prendeva un aereo più avanzato tutte le altre, per motivi di concorrenza, erano costrette a prenderlo), non si trovano più in questa situazione.

Debbono fare molto di più i conti con il proprio bilancio. Dopo essere state costrette a sostituire per molto tempo aerei che ancora non avevano completamente ammortizzato, adesso cercano di evitare questo fatto e corrono magari il rischio di non essere perfettamente al livello dell'ultimo aereo che è uscito sul mercato pur di continuare in qualche modo ad ammortizzare i costi.

Qual è il risultato? È quello che dice la stampa internazionale. Ho qui un ritaglio del *Financial Times*, in cui la situazione viene giudicata in questo modo: « Le condizioni attuali del trasporto aereo, con costi che aumentano rapidamente e traffico declinante, hanno indotto molte compagnie di navigazione aerea a rinviare decisioni di riequipaggiamento. Anche dove sono ordinati nuovi ae-

rei, essi sono del tipo già provato e convenzionale di reattori; anche quando essi hanno dei corpi maggiorati, come nel caso del Tri-star o del DC 10 ». Qui il giudizio del *Financial Times* (se vi sono documentazioni diverse sono sempre lieto di prenderne atto) entra nel merito del 7x7: « In conseguenza le idee per nuovi tipi di aerei non sono bene accolte dalle compagnie. La *Boeing* è stata obbligata a rinviare i propri programmi per il 7x7 e a concentrarsi invece sulla possibilità di offrire una versione migliorata degli aerei che hanno avuto successo, come il 727 a medio raggio ».

« La *Boeing* — continua sempre il *Financial Times* — non ha abbandonato il progetto del 7x7. Il progetto è costantemente aggiornato per poter fronteggiare le mutevoli condizioni del mercato e la *Boeing* sta lavorando duro per poter mettere su un consorzio internazionale per poter lavorare sul progetto quando finalmente riuscirà a prendere il via ».

Quindi abbiamo non solo la descrizione delle generali condizioni del mercato, ma anche un giudizio per quanto riguarda più specificatamente il progetto di cui stiamo parlando. E qui ci sono due cose singolari che — ripeto — avevo già detto in Commissione e su cui non ho avuto la risposta.

La prima cosa singolare è che questo consorzio la *Boeing* ha tentato di metterlo su. Ha cercato una collaborazione con gli inglesi, con la *British Aircraft Corporation* come con la *Hawker Siddeley* e gli inglesi hanno detto di no, non ci sono stati al consorzio. Hanno offerto una collaborazione ai giapponesi al 30 per cento e i giapponesi hanno detto di no, non ci sono stati a questo consorzio. Io non metto in dubbio che noi possiamo avere capacità industriali e conoscenze che ci consentano di vedere chiaro meglio di quanto non possano vedere inglesi e giapponesi. Ma un minimo di riflessione è necessario: è possibile che solo l'Aeritalia sia d'accordo dove compagnie di questo livello o gruppi industriali come quelli giapponesi non ci stanno a partecipare a questo rischio?

Avevamo chiesto umilmente in Commissione che qualcuno ci dicesse perchè...

B O V A , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Ma chi gliele ha dette queste cose? Forse le ha apprese da un giornale?

R O S A , *relatore*. Da dove ha prese queste notizie?

C O L A J A N N I . Da un giornale. Onorevole Sottosegretario, la prego, non dia riprova del fatto di cui parlavo prima. Abbiamo avuto modo di apprezzare la sua decisione nel sostenere questo progetto di legge; della sua decisione e del suo impegno siamo largamente convinti e non c'è bisogno che ce ne dia continue prove. Stiamo valutando delle notizie; nessuno le ha smentite con altre documentazioni. Avevamo chiesto perchè non ci erano stati gli inglesi e i giapponesi e nessuno ce lo ha spiegato; come nessuno ci ha spiegato se è vera l'altra notizia che ho letto e che forse è più grave, cioè che nel dubbio la Boeing persegue una politica che dal punto di vista della produzione industriale è certamente corretta. La Boeing che è un'impresa industriale seria fa la sua politica. Quando la Boeing dice: vediamo se con bassi costi di aggiornamento e di sviluppo si riesce ad avere l'aereo 727/300 allungato, che permette di stare in questa quota di mercato, la Boeing fa un ragionamento irreprensibile; nel frattempo — dice — si porta avanti lo sviluppo, si cerca di ammortizzare i costi dello sviluppo e quindi di ricevere la partecipazione internazionale nel consorzio per l'area che presenta il massimo di rischio, cioè il 7x7 (quello è l'aereo che presenta il massimo di rischio trattandosi di un tipo nuovo). Lì giustamente la Boeing cerca dei collaboratori per ripartire il rischio. Ma il punto di vista di chi cerca collaboratori per ripartire il rischio è diverso da quello di chi partecipa a questa ripartizione. Già le prospettive di mercato non sono facili al punto che lo stesso *partner* ha in corso una operazione che farebbe concorrenza a questo tipo di aereo, perchè il 727/300 fa concorrenza a questo tipo di aereo, probabilmente per arrivare ad una soluzione che ha un senso dal punto di vista dell'attività industriale, che consiste nel rinviare più che sia possibile la

decisione per il nuovo aereo 7x7 mantenendo aggiornato il disegno e nel frattempo nel realizzare la parte che riguarda il 727 prolungato, la serie 300. E sarebbe la decisione più ragionevole, più probabile ma in questo modo chi partecipa al rischio si trova in una posizione certamente subalterna.

Allora abbiamo chiesto: quale garanzia abbiamo che il 727/300 non si faccia? Perchè, se si fa, i soldi per la ricerca vengono spesi ma l'attuazione del programma slitta chissà per quanto tempo e in ogni caso non dipende da noi. Vedremo la convenzione. Noi abbiamo chiesto di vedere anche il testo del *memorandum* d'intesa tra l'Aeritalia e la Boeing per poter giudicare preventivamente; non ci è stato possibile perchè c'era fretta e le cose dovevano essere fatte. Che cosa debbo dire a questo punto? Abbiamo chiesto delle notizie, abbiamo espresso delle perplessità; questa operazione non ci convince, vogliamo vederci più chiaro prima che sia portata avanti.

Non ripresento qui l'emendamento che abbiamo presentato in Commissione perchè non mi interessa la ginnastica sugli emendamenti, mi interessa il confronto di opinioni. Nell'emendamento presentato in Commissione si diceva che in ogni caso bisognava che fosse in qualche modo almeno assicurata una eventuale partecipazione agli altri aerei della Boeing. Ci hanno detto che non si poteva perchè la convenzione non lo prevedeva e ci si è fatto rilevare che alla Camera (riprendo un momento la questione anche se non è molto importante) avevamo votato un emendamento liberale che intendeva vincolare questa legge e quindi la convenzione esclusivamente all'attuazione dell'aereo 7x7.

Ebbene, io non so nemmeno se quell'emendamento l'abbiamo votato o no, perchè dal resoconto parlamentare non risulta. Altri erano presenti; io non lo so. Comunque debbo dire che l'argomento « voi avete votato in quel modo » non mi ha mai molto convinto. Si tratta di dare delle risposte nel merito, sugli argomenti che vengono portati. Ho trovato sempre un po' infantile portare questo argomento e per mio conto cerco di rifuggire dalla lettura di passate documentazioni o passate affermazioni fatte da uomini

politici anche importanti. E lo dico per tutti. Rileggere, tanto per fare un esempio, le cose che Fanfani ha detto su Salazar può essere divertente, ma non è un argomento politico. Capisco che questo non è un argomento contro quello che dice Fanfani oggi; lo sarebbe stato contro quello che diceva a quella epoca.

Quindi a che cosa serve dire queste cose? Si risponda nel merito, si portino degli argomenti concernenti la questione che ci riguarda.

Non solo noi troviamo giusta la proposta del senatore Brosio che si cerchi, nella convenzione, di realizzare la partecipazione italiana non soltanto per la parte del progetto che riguarda la costruzione della cellula ma anche per quella che riguarda l'apparecchiatura che è la parte più importante e più ricca di valore aggiunto, ma chiediamo che nella convenzione sia prevista la possibilità di partecipare anche ad altri aerei della stessa Boeing in concorrenza con l'aereo 7x7. Questo mi pare del tutto ragionevole per poter avere anche noi modestamente, con il 20 per cento, una ripartizione del rischio. Deve essere solo la Boeing a fare la ripartizione del rischio, cercando il consorzio internazionale per l'aereo più rischioso?

Che cosa significa poi questa produzione per l'Italia? Anche qui cerchiamo di essere chiari. La ricerca e lo sviluppo — molto chiaramente l'ha indicato il relatore — si fanno in America. I tecnici italiani parteciperanno a questa ricerca, e, come ho detto in Commissione, questo contiene una serie di elementi positivi.

R O S A , *relatore*. Partecipano anche adesso.

C O L A J A N N I . Un elemento positivo certamente esiste, non è tutto negativo: impareranno come si progetta un aereo. Ma spero che non si limitino ad imparare come si progetta un aereo a medio raggio, perchè in Italia un aereo a medio raggio non sarà mai progettato. Potrebbero imparare come si progetta un aereo in generale. Ed è bene che imparino perchè non c'è altro modo per fare l'addestramento dei tecnici. Ma

la ricerca si fa tutta lì e gli effetti ci saranno quando e se questi tecnici torneranno in Italia. La scarsità degli effetti sulla tecnologia in Italia è molto evidente e non ci può essere ombra di dubbio. Il relatore chiaramente e onestamente lo ha detto. Cosa si costruirebbe in Italia di questi aerei? Il 20 per cento della cellula, cioè tutta la parte dall'ala alla coda, i piani di coda, gli alettoni e parte dei motori, vale a dire lo scarto dell'aereo, la parte che richiede minore tecnologia. E su questo non ci può essere alcun dubbio; le strutture portanti dell'aereo non saranno certo prodotte in Italia.

Impareremo qualcosa sulla progettazione, ma non costruiremo mai qualcosa di qualitativamente diverso da quello che già facciamo. L'Aeritalia produce già pezzi di coda dei DC 9 e DC 10. Quindi niente di nuovo, nessun avanzamento tecnologico rispetto a quanto si fa attualmente.

Di qui la nostra richiesta di ulteriore documentazione e approfondimento. Abbiamo chiesto di vedere le carte. Occorre vedere il progetto di *memorandum* d'intesa tra l'Aeritalia e la Boeing perchè finora le deposizioni dei rappresentanti dell'industria di Stato davanti alle Commissioni parlamentari, come è stato dimostrato, hanno con la verità una attinenza assai variabile e a volte anche molto labile e incerta, in base alle esperienze di questi ultimi mesi.

Quindi dobbiamo affrontare con senso di responsabilità questa questione, con documenti e carte alla mano. Questo è il motivo delle nostre perplessità e delle nostre riserve. Non intendiamo, come ho detto prima, affrontare questa questione con una contrapposizione sistematica. La maggioranza ha il diritto di prendere le sue decisioni, ascolta gli argomenti delle varie parti e decide. Se qualunque proposta di legge dovesse diventare un terreno di scontro continuo ed esasperato, il Parlamento non potrebbe funzionare.

Ora noi dichiariamo di voler sospendere la discussione di questo provvedimento; l'Assemblea deciderà sulla base degli argomenti che sono stati portati. Proponiamo il non passaggio agli articoli. Non dimentichiamo che anche l'industria di Stato è soggetta ad errori. Faccio un solo esempio: si è deciso

che la politica dei trasporti intercontinentali si doveva fare attraverso i transatlantici e si misero sullo scalo la Michelangelo e la Raffaello, con le conseguenze a tutti note. Forse anche noi avremmo potuto sbagliare in quella occasione, non lo so, non sono depositario della verità, come qualcuno a volte si sente; può darsi che avremmo sbagliato anche noi, ma se avessimo potuto discutere in qualche modo, se avessimo potuto valutare di più almeno qualche voce, per evitare dissipazioni di miliardi, ciò avrebbe avuto una certa utilità. Non vi chiediamo di bocciare questa legge; alla Camera ci siamo astenuti perchè si è introdotto un principio, quello della Commissione cui si riferiva il senatore Brosio, che è un principio importante perchè quello di una Commissione parlamentare che valuta preventivamente degli atti amministrativi come quelli della convenzione tra lo Stato e l'Aeritalia è un precedente importante, e con i tempi che corrono per le partecipazioni statali credo che abbiamo tutto l'interesse a marcarne risultati di questo tipo.

Per questo ci siamo astenuti, ma chiediamo solo di approfondire, di fare più luce su questa legge perchè non vorrei che tra qualche anno ci dovessimo trovare a discutere degli effetti di questa legge sull'industria, sull'IRI. Tutti possono sbagliare, nessuno ha la pretesa dell'infallibilità, ma negare la possibilità di potere andare più in fondo a queste cose non mi sembra giusto. Occorre almeno una risposta puntuale ai dubbi e alle domande che sono state fatte: perchè ci sono stati quei giudizi internazionali su questo aereo? Perchè non possiamo avere delle garanzie che non si vada all'aereo concorrente? È possibile o no modificare un rapporto per poter avere una partecipazione anche nell'attrezzatura? A queste cose si risponda con un giudizio onesto, non con espedienti che non servono a niente. Ci si dica: è per questi motivi che gli inglesi non ci sono stati; il tipo di garanzie che abbiamo sul 727/300 è questo; chiediamo che ci sia la partecipazione sulle attrezzature, e gli americani ci rispondono questo. Ci si dicano queste cose!

Insisto perciò, signor Presidente, per il non passaggio agli articoli; se tale proposta non sarà accolta, il nostro voto finale sa-

rà di astensione, e debbo dire che il Regolamento del Senato ci conforta nel prendere questa decisione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R O S A, relatore. Signor Presidente, pare al relatore di poter cogliere una sostanziale concordanza sulla relazione, con accenti di apprezzamento da una parte ed anche con alcune critiche e suggerimenti dall'altra. Ringrazio evidentemente per il riconoscimento che mi si è voluto dare per il lavoro fatto, e valuto anche nella giusta misura i suggerimenti che sono venuti.

Ai colleghi Basadonna, Rebecchini e Brosio va il mio grazie per aver commentato con accenti di favore la relazione aggiungendo anche delle indicazioni molto positive ai contenuti da me esposti, e anche per aver già preannunciato, perlomeno la maggioranza di essi, il voto favorevole al disegno di legge, essendosi solo riservato il collega Brosio di decidere immediatamente dopo l'approvazione degli articoli. Sicchè a me pare di dover dare assai brevi cenni sugli interrogativi posti alla mia relazione; una relazione che è stata preparata in tempo breve e ciò da più parti è stato assunto come argomento per chiedere come mai tanta precipitazione e tanta urgenza nell'approvazione del disegno di legge. Le intese di massima ed i tempi tecnici per la realizzazione del programma hanno richiesto una approvazione non affrettata se si tiene conto di tutto il lavoro pregresso svolto dalla Camera con incontri avvenuti con i rappresentanti dell'industria pubblica e privata, con i sindacati, con le forze politiche — sappiamo delle *hearings* che si sono tenute — per cui la conclusione cui si giunge oggi parte da tempi passati molto lunghi e da esami approfonditi sugli argomenti che oggi sono in trattazione.

Slittare ora anche di qualche mese l'approvazione di questo disegno di legge significa, al limite, rinviare di alcuni anni la realizzazione del programma. Bisogna tener conto che non possiamo non pensare che ci avvia-

mo ad un periodo elettorale, con tutte le incognite del dopo elezioni. Pertanto riteniamo che, più che di urgenza, si debba parlare di tempi necessari ed opportuni per l'approvazione di un disegno di legge che prevede un programma da realizzare dal 1976 al 1980, e perchè ciò avvenga il disegno di legge deve essere approvato prima ancora delle elezioni, anche per le preoccupazioni che abbiamo qui ricordato.

Per quanto riguarda il prelevamento, dal capitolo 9001, di 10 miliardi per il 1975, non c'è da essere preoccupati, senatore Basadonna, perchè si tratta di una momentanea disponibilità di residui passivi, che saranno reintegrati nei loro capitoli, per realizzare anche i programmi delle ferrovie minori fra cui la Circumflegrea ricordata dallo stesso senatore Basadonna.

Ringrazio il collega Rebecchini che ha voluto approfondire la relazione e per le espressioni di concordanza che ha espresso sul mio lavoro. C'è da segnalare il suo richiamo ai benefici effetti, da un punto di vista tecnologico, sociale ed economico, dei fenomeni indotti che avremo, a valle ed a monte, non solo nella zona, ma in tutto il Mezzogiorno, dalla costruzione dello stabilimento di Foggia; vantaggi che non sono solo riservati a questo stabilimento, ma che si ripercuoteranno anche sugli stabilimenti dell'Aerfer di Napoli e della FIAT-AVIO di Torino, se è vero che le commesse previste dal programma del 7x7 sono di tale importanza da soddisfare non solo la domanda di lavoro di Foggia, ma anche da rafforzare la condizione di lavoro degli stabilimenti menzionati di Napoli e Torino.

Per quanto attiene all'intervento del collega Brosio, che ringrazio per le parole che ha voluto indirizzare alla mia persona, devo concordare col richiamo al ricordo dell'industria aeronautica degli anni '30. Ecco, a maggior ragione, oggi il motivo di sviluppare un programma aeronautico, sia pure nei limiti che competono alla condizione economica oggettiva del nostro paese e quindi con *partners* specialmente americani, che non abbiamo scelto per un motivo preferenziale, ma sulla base di un approfondito esame comparativo

delle condizioni dell'aeronautica europea e delle condizioni dell'aeronautica americana, indubbiamente all'avanguardia da un punto di vista tecnologico e di conquista dei mercati; all'avanguardia ancora di più per quanto riguarda alcune garanzie che dà per il settore dell'assistenza.

È un fatto molto delicato che porta a prevedere il successo del programma del 7x7. Ed è vero che tutte le altre compagnie di bandiera europee non sono nelle stesse condizioni; del resto è stato riconosciuto unanimemente che la Boeing è senz'altro l'industria di maggiori dimensioni nel mondo, se è vero che fornisce il 58 per cento del potenziale dei velivoli in circolazione su tutte le linee internazionali.

Per quanto concerne le perplessità sul problema della costruzione delle cellule, devo aggiungere brevissimamente che in Italia non sarà solo quel settore ad essere sviluppato sul piano della costruzione. Bisogna anche dire che la cellula comprende non già, come si potrebbe pensare, solamente una parte della carlinga, ma tutto ciò che interessa l'aereo, ad esclusione evidentemente dei motori e dell'avionica, cioè della strumentazione, sicchè anche per questa parte l'industria italiana viene ad essere avvantaggiata da una compartecipazione di lavoro con grande utilità anche sul piano sociale ed economico.

Mi piace riprendere il discorso di una società di Stato che entra in compartecipazione con una società privata proprio perchè abbiamo voluto riconfermare un indirizzo di politica economica che non vuole soffocare o eliminare la imprenditorialità privata, ma vuole conseguire questo sviluppo economico in compartecipazione con essa.

Per finire desidero dire alcune parole sull'intervento del collega Colajanni che, tra l'altro, ha offerto spunti non di contrapposizione, ma di confronto su alcune tesi che vogliamo valutare nella loro giusta enunciazione e nel giusto significato. Si dice che il Parlamento deve entrare nel merito dello stanziamento, ma non deve dare deleghe per quanto riguarda la convenzione. Questo tema si ricollega al *leit motiv* dei controlli. A me pare che il secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge in esame dia tutte le garan-

zie di controllo. Indubbiamente la convenzione viene considerata come un fatto legislativo e questa è una delle novità rispetto al passato. Infatti, in questo caso ci troviamo proprio di fronte all'adozione del cosiddetto provvedimento contratto, cioè una delega che non è una vera e propria delega, ma è un nuovo modo di concepire un rapporto con la concessionaria. Il disegno di legge in pratica si richiama ad un principio unanimemente accettato da tutte le parti. Ricordo che in quinta Commissione si è esaminato un ordine del giorno relativo al criterio con cui decidere questa concessione ed abbiamo tutti concordato sulla opportunità che lo Stato faccia ricorso all'istituto della concessione che lo Stato stesso dà ad una società senza escludere peraltro la partecipazione di società privata. Sicchè il Parlamento non si spoglia di nessuna sua prerogativa, nè viene privato della facoltà di controllo se è vero che nell'articolo 4, come sappiamo, è previsto un comitato tecnico integrato, su proposta del Partito comunista, con i rappresentanti del Consiglio nazionale delle ricerche. Inoltre la convenzione, prima dell'approvazione, sarà sottoposta ad una Commissione composta da 15 senatori e da 15 deputati che esprimeranno il parere, anche se è non vincolante e pleonasticamente è stato anche posto...

COLAJANNI. Senatore Rosa, siamo d'accordo su questo, ma il punto è un altro. Il punto è che non si deve precludere il diritto di emendare il contenuto della concessione. Cioè in questa sede potremmo emendarlo.

ROSA, relatore. Certo, il Parlamento è sovrano. Ho voluto sottolineare però che non c'è nessuna irregolarità legislativa.

Per quanto riguarda poi la possibilità di affermazione autonoma di una industria aeronautica in Italia debbo esprimere alcuni dubbi. Ne abbiamo tutti sentito la mancanza ed è una indicazione di politica economica generale. Nel programma 1966-1970 abbiamo riconosciuto proprio nell'industria aeronautica uno dei settori traenti sotto l'aspetto tecnologico ed economico per lo sviluppo generale del paese. Ma è necessaria una collaborazione perchè le condizioni in cui si è venuto

a trovare il paese nel dopoguerra e quelle in cui si trova anche attualmente, di ordine economico e anche dal punto di vista della dotazione tecnica, scientifica e tecnologica, non ci consentono di avere un'industria esclusivamente italiana. Quindi giustamente ci avviamo in collaborazione con l'industria più avanzata in questo settore proprio per acquisire dei dati che non servono solo alla qualificazione del settore aeronautico, ma che avranno indubbi riflessi su tutti i comparti dell'economia italiana. Infatti, le conquiste e le conoscenze tecnologiche che potremo sviluppare in questo settore non sono fine a se stesse, ma avranno benefici riflessi anche sugli altri settori dell'economia.

L'aereo 7x7 ritengo si possa ragionevolmente prevedere votato domani senz'altro al migliore successo. Ci sono dei dati indiscussi che lo presentano dal punto di vista tecnico come il migliore aereo oggi in fase di progettazione nel mondo. È il migliore anche per due considerazioni: perchè adotterà alcuni tipi di motori che avranno caratteristiche di bassissima rumorosità e anche di basso consumo di carburante, e adotterà degli accorgimenti che avranno benefici riflessi sul problema ecologico poichè i gas bruciati saranno certamente minori di quelli che producono gli aerei attuali. Inoltre le stime di mercato, che non vengono solo dai tecnici della Boeing e dell'Aeritalia e su cui concordano generalmente tutti, ci dicono che dopo tutta una serie di programmi aeronautici — lo STOL, il QSH cui faceva riferimento il senatore Colajanni — il successo sarà ottenuto da un aereo periferia-periferia a medio e lungo raggio di tipo tradizionale e non già modificato come poteva essere quello relativo allo studio del QSH.

Credo quindi che il programma a cui collaboriamo sia votato al successo se è vero che sui prevedibili 1.200 aerei necessari al mercato negli anni '80, 700-800, in base all'attuale presenza della Boeing sul mercato mondiale, saranno di costruzione del programma Aeritalia-Boeing. Bisogna tener presente che più avanti negli anni si va, più obsoleti diverranno gli attuali aeromobili. E sappiamo già che gli stessi aeromobili di grande successo degli anni '70 come i DC9, i 727, i BAC 111, lo

stesso Mercure ormai sono alla fine del loro ciclo operativo, proprio perchè macchine che per le loro caratteristiche previste nei decenni precedenti non sono più attuali.

Poi resto veramente perplesso e devo confessare la non conoscenza della richiesta collaborazione della Boeing agli inglesi e ai giapponesi, che l'avrebbero rifiutata. Non ho motivo per dire di no, però ho motivo di pensare che questa non sia una notizia ufficiale in quanto non risulta da nessun atto. Risulta solo, evidentemente, da notizie di stampa, che possono anche essere — diciamo pure — interessate.

Per concludere devo sottolineare l'ultimo aspetto che interessa questo disegno di legge ed è la politica di espansione industriale nel Mezzogiorno. Abbiamo sempre affermato tutti unanimemente, meridionali e non meridionali, meridionalisti e studiosi o non, che il Mezzogiorno si sviluppa nella misura in cui le industrie abbiano un'alta potenzialità tecnologica o anche un'alta potenzialità di impiego di manodopera, perchè i due fattori sono concomitanti. Voglio aggiungere ancora un'altra osservazione: non potremo mai parlare di Mezzogiorno veramente sviluppato, di superamento dell'attuale depressione e dei dislivelli che purtroppo esistono nei grandi comparti geografici ed industriali del paese se non pensiamo al fattore prioritario di ogni infrastruttura, quello umano.

L'industria aeronautica presenta proprio questo grande vantaggio, perchè la preparazione di operai altamente qualificati, di quadri intermedi e di quadri dirigenti del posto, capaci domani di poter gestire la politica del Mezzogiorno, degli investimenti, della tecnica, della scienza e della cultura, è veramente importante.

Questo progetto di legge credo obbedisca ad una tale indicazione. Abbiamo già ricordato i benefici che se ne avranno a Foggia, che saranno di notevole importanza, anche sotto l'aspetto sociale, per le 2.300 unità, ricordate dal collega Rebecchini, che verranno impiegate, ed anche il lavoro che verrà all'Aerfer di Napoli e alla FIAT di Torino.

L'ultima osservazione è che tutto il programma arrecherà un grande beneficio alla

economia, anche per i riflessi indotti, per i fenomeni moltiplicativi a monte e a valle che certamente susciterà, sia pure in termini di subforniture ed anche di organizzazione, di programma. Una novità che troviamo, fra l'altro, in questo disegno di legge — e precisamente all'articolo 3 — è che si stabilisce per la prima volta, onorevoli colleghi, un principio fondamentale, cioè il recupero da parte dello Stato delle somme, atteso che i 150 miliardi che vengono autorizzati come finanziamento possono domani essere recuperati. Per lo meno è affermato un principio: possono essere recuperati dallo Stato stesso, sicchè non si parla solo di fondi di dotazione, ma anche di possibilità di recupero da parte dello Stato di quella che possiamo definire *latto sensu* un'anticipazione.

Onorevoli colleghi, credo di avervi brevemente, anche se forse disordinatamente, intrattenuti, ma mi è parso di dover richiamare all'attenzione di questa Assemblea alcune osservazioni, nella convinzione che il disegno di legge corrisponda ai migliori requisiti di ordine tecnologico, scientifico, economico ed anche sociale, per cui il documento è senz'altro da approvare. È questa la fiducia che esprime il vostro relatore. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Onorevole relatore, vuole esprimere il parere sugli ordini del giorno?

R O S A , *relatore*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 1, a firma dei senatori Ripamonti, Rebecchini e De Vito, il parere è favorevole in quanto si tratta della costituzione di un centro nazionale per la ricerca nel settore aeronautico. Allo stesso modo, per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 2, a firma dei senatori Nencioni, Basadonna, Gattoni, Pistolese e Tanucci Nannini, mi dichiaro favorevole in quanto chiede la stessa cosa.

In ordine, infine, alla richiesta di non passaggio agli articoli, mi dichiaro ovviamente contrario.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.

B O V A , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Onorevoli senatori, devo anzitutto ribadire il parere contrario del Governo sulla proposta del senatore Colajanni di non passaggio agli articoli, rigettando con serenità ma con fermezza tutte le insinuazioni che il senatore Colajanni ha voluto formulare nei confronti del Governo, il quale avrebbe sollecitato l'approvazione di questa legge senza avere predisposto gli utili elementi per una decisione ponderata.

Questo disegno di legge viene in Aula dopo un approfondito esame nell'altro ramo del Parlamento che ha già anche avuto modo di ascoltare in audizione conoscitiva il rappresentante responsabile della Finmeccanica, il responsabile dell'Alitalia, il responsabile della FIAT e il responsabile dei sindacati e dopo che tutti i Gruppi in quella sede hanno avuto, con quella serenità, a cui faceva cenno lo stesso senatore Colajanni, la possibilità di approfondire l'argomento.

Devo ringraziare in modo particolare il senatore Rosa perchè si è reso conto dell'urgenza di approvare questo disegno di legge prima della chiusura del Parlamento in occasione delle elezioni amministrative, senza alcun riferimento a qualsiasi speculazione elettorale a Foggia.

Devo, inoltre, ringraziare il senatore Rosa perchè, resosi conto dell'urgenza, ha messo i senatori in condizione, con una pregevole, compiuta e approfondita relazione, di avere anch'essi elementi sufficienti per dare un apprezzato giudizio su questa legge.

Non si tratta, senatore Colajanni, nè di mettere in discussione il centro-sinistra, nè di mettere in discussione il compromesso storico, ma ritardando senza motivo una legge del genere si tratta di mettere in discussione il rilancio dell'industria aeronautica ponendola in condizione di non potersi imporre in modo competitivo sul campo internazionale. Diciamo con franchezza che metteremo in discussione anche quello che noi Gruppi politici ogni giorno affermiamo di voler fare, cioè l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Infatti se non dovessimo approvare questa legge (lasciatelo dire con franchezza a me che sono meridionale) il deliberato del CIPE per l'istituzione di un'industria a Foggia sa-

rebbe privo di contenuto. Non possiamo pretendere che l'Aeritalia si imbarchi in un'operazione senza un finanziamento.

R O S A , *relatore*. È un destino cinico...

B O V A , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. È un destino cinico. Una volta tanto che cerchiamo di dare a questa politica meridionalistica un contenuto serio troviamo ostacoli. Nè ci potete dire, onorevoli senatori, che questa legge ha finalità di finanziamento indiretto (così come ho sentito dal senatore Brosio) dell'Aeritalia per coprire i suoi deficit attuali. Senatore Brosio, basta leggere l'articolo 3 dove lei ha modo di poter constatare che il finanziamento di questa legge è subordinato alla presentazione di preventivi e di consuntivi che devono essere approvati dalla Commissione stabilita nell'articolo 4.

B R O S I O . Non ho detto questo.

B O V A , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Cerco di sintetizzare, onorevoli colleghi, data l'ora tarda e dato che potete ritrovare il pensiero del Governo anche nella relazione fatta in Aula alla Camera dei deputati che risulta nel resoconto stenografico. Gli ordini del giorno presentati dal Gruppo della democrazia cristiana e da quello del movimento sociale italiano hanno in comune la richiesta della creazione di un centro di ricerche a Napoli. Voi ricordate che nella delibera del CIPE si faceva affidamento, per il rilancio dell'industria aeronautica italiana, su una forma di collaborazione con altra industria internazionale, così come in effetti si è tentato con il progetto STOL, con il progetto QSH e così come si sta seriamente facendo con questo progetto 7x7, e contemporaneamente si decideva di istituire a Napoli un centro di ricerca nel campo della aeronautica. Per motivi finanziari questa seconda parte della delibera del CIPE non ha potuto essere realizzata. Quindi, per quanto riguarda la prima parte dell'ordine del giorno Rebecchini, analoga all'ordine del giorno del Gruppo del movimento sociale, posso accettarla soltanto come raccomandazione,

mentre accetto senza riserve la seconda e la terza parte dell'ordine del giorno medesimo.

Qualche parola sui rapporti tra l'Aeritalia e la Boeing che sono stati regolati da alcune condizioni che ancora sono a livello di *memorandum* fra le parti. Naturalmente non c'è niente di preciso fino all'approvazione di questa convenzione da parte del Parlamento. In questo campo si deve precisare anzitutto che i soldi che attraverso il progetto STOL e attraverso il progetto QSH sono stati spesi dallo Stato non sono da considerarsi, senatore Colajanni, completamente perduti; anche perchè ho motivo di ritenere, contrariamente a quanto è stato detto, che da parte della Boeing non vi è stata la frenesia di una collaborazione con l'Italia. La possibilità per l'Aeritalia di ottenere questa collaborazione è dovuta alla capacità manageriale del presidente della Finmeccanica e al fatto che la Boeing era anche impegnata con l'Aeritalia nei precedenti progetti. E posso smentire nella maniera più categorica che gli inglesi siano stati invitati alla collaborazione e abbiano rifiutato ritenendo non conveniente l'operazione. Non voglio poi accennare ai motivi per cui la Boeing non ha voluto invece considerare valida la richiesta di collaborazione da parte dell'industria aeronautica giapponese.

Così pure non è perfettamente esatto che la costruzione dell'aereo 727, che probabilmente ha in animo di costruire la Boeing, non possa avvenire in collaborazione con la Aeritalia. Ho detto in Commissione che questo non era previsto dalla convenzione, non era previsto dal *memorandum* che attualmente è in corso tra la Boeing e l'Aeritalia, ma ho detto che vi è la possibilità di collaborare anche al 727 se l'Aeritalia lo riterrà opportuno.

È vero che l'Aeritalia ha soltanto il 20 per cento, certo, ma è pure vero che ha il 20 per cento soltanto per la parte relativa alla produzione: per la parte relativa alla progettazione dei piani di sviluppo di questo prototipo l'Aeritalia è in condizioni di parità con la Boeing. È previsto un comitato di sei persone, tre da parte della Boeing e tre da parte dell'Aeritalia. Mi è parso, contrariamente all'impressione che ho avuto alla Camera, dove ho visto tutti i Gruppi preoccupati di garantire questo

finanziamento all'Aeritalia, di cogliere nell'atteggiamento del senatore Colajanni qualche insinuazione che va assolutamente respinta. Ritengo che approvando questa legge si compia un primo passo attraverso una collaborazione industriale in campo internazionale per il rilancio del settore aeronautico, settore al quale annettiamo tutti grande importanza.

Ecco perchè dicevo che il ritardo nell'approvazione di questa legge costituirebbe un freno a questo serio inizio di politica industriale in campo aeronautico, politica industriale voluta dalla Commissione interministeriale del 1967 e successivamente dal CIPE.

Quindi, rifacendomi a quanto ho detto in precedenza alla Camera e a quanto ha detto nella relazione il senatore Rosa, le cui considerazioni e prospettive faccio mie, penso che il Senato abbia elementi sufficienti per approvare in serata questo disegno di legge. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Dobbiamo ora passare alla votazione della proposta di non passaggio agli articoli, avanzata dal senatore Colajanni. Senatore Colajanni, insiste sulla proposta di non passaggio agli articoli?

C O L A J A N N I . Vorrei dire molto brevemente, signor Presidente, che non insisto sulla proposta di non passaggio agli articoli che aveva la funzione molto precisa di sollecitare la discussione. Avevo cercato di sottolineare nel mio intervento, senza ritenermi uno specialista in materia, l'opportunità di una discussione in merito. Non credo che definire questi argomenti come insinuazioni aiuti il lavoro del Parlamento. Ma ognuno è libero di adoperare i vocaboli che vuole adoperare. Non intendevamo portare avanti una contrapposizione sistematica su questa proposta di legge; ritenevamo necessari degli approfondimenti, li abbiamo chiesti, ma questa richiesta è stata definita nel modo che sappiamo dal rappresentante del Governo. Non siamo abituati nè a ripicche nè a comportamenti sconvenienti. Quindi non insisto nella richiesta di non passaggio agli articoli.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno numero 1, accettato dal Governo come raccomandazione nella sua prima parte, ed accettato per la seconda e terza parte, se insistono per la votazione.

D E V I T O . Non insistiamo.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno numero 2, accettato dal Governo come raccomandazione, se insistono per la votazione.

B A S A D O N N A . Non insistiamo. Debbo tuttavia far presente che la prima parte dell'ordine del giorno illustrato dal senatore Rebecchini è dissimile da quello che ho illustrato io, in quanto l'ordine del giorno numero 1 non fa menzione della ubicazione dell'istituendo centro di ricerca aerospaziale che noi proponiamo invece di realizzare nella provincia di Napoli.

R O S A , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A , *relatore*. Signor Presidente, debbo chiarire che, quando si parla dell'istituzione di un centro aerospaziale, è implicito che lo si debba realizzare nella provincia di Napoli, perchè in merito c'è già un deliberato del CIPE ed attualmente la direzione tecnica è proprio a Napoli.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

Per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazioni e avviamento alla produzione di aeromobili idonei a percorsi internazionali, è autorizzata la spesa di lire 150 miliardi, che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali, in ragione di lire 10 miliardi in ciascuno degli anni 1975 e 1976, di lire 15 miliardi nell'anno

1977, di lire 25 miliardi nell'anno 1978, di lire 40 miliardi nell'anno 1979 e di lire 50 miliardi nell'anno 1980.

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

(È approvato).

Art. 2.

L'esecuzione dei compiti di cui al precedente articolo 1, è affidata in concessione alla Aeritalia, società per azioni a partecipazione statale, che vi provvederà in collaborazione con la Boeing.

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

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

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

(È approvato).

Art. 3.

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

a) il programma e le modalità di esecuzione delle attività da svolgersi dalla concessionaria, tenendo conto che per quelle da svolgere sul territorio nazionale, la quota parte non inferiore al 50 per cento dovrà

essere realizzata dalla concessionaria medesima nelle zone di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e successive modificazioni;

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

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

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

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

(È approvato).

Art. 4.

Presso il Ministero delle partecipazioni statali è istituito un comitato tecnico-amministrativo, composto da un dirigente generale del Ministero delle partecipazioni statali, che lo presiede, da un dirigente superiore dello stesso Ministero, da un dirigente superiore del Ministero del tesoro, e da quattro esperti del settore aeronautico di cui due designati dal Consiglio nazionale delle ricerche.

I componenti del comitato sono nominati con decreto del Ministro delle partecipazioni statali, di concerto con quello del tesoro, e durano in carica cinque anni.

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

(È approvato).

Art. 5.

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

(È approvato).

Art. 6.

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

(È approvato).

Art. 7.

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

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

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cucinelli. Ne ha facoltà.

CUCINELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, molto brevemente: infatti proprio per amore di brevità il mio Gruppo non ha creduto opportuno intervenire nella discussione generale, anche perchè il voto da me annunciato — pure se favorevole — non è nè un voto di entusiasmo, nè di obbligo, ma credo sia un voto ponderato, addirittura di media aritmetica tra i lati positivi e quelli negativi di questa legge.

Tra i lati che destano una certa perplessità, e intendo limitarmi ad accennarli soltanto, ne metterei perlomeno due: il primo — politico — è il fatto che, sia consentito dirlo e ripeterlo, non è — come è stato più volte ripetuto nella discussione generale — che sia stata affrettata la discussione, ma non si può non rilevare che trattasi di un provvedimento che 7 giorni fa era ancora all'esame della Camera e che oggi ha già ottenuto l'approvazione del Senato. Sono meridionalista e meridionale forse più del Sottosegretario (non sto a fare questioni di latitudine o di longitudine) ma — senza polemiche — dico che se lo stesso impegno si mettesse in tutti i disegni di

legge, sarebbe tanto di guadagnato. Vi sono infatti disegni di legge approvati dal Senato un anno fa, che giacciono ancora alla Camera, e viceversa, senza che per questo si sia instaurato un sistema analogo, e diciamo allora semplicemente che sarebbe opportuno per ogni proposta che a 8-10 giorni di distanza ci fosse l'approvazione anche dell'altro ramo del Parlamento. Il secondo di natura tecnica è che (se pure non starò a discutere sulle questioni sollevate dal collega Colajanni, controbattute in parte dal relatore) può restare, in chi non è, come me, molto provveduto in materia, il dubbio circa il rischio, anche se appare logico che rischio vi sia: è un'attività imprenditoriale, e questo lo capisco bene, ed è un'attività nella quale c'è inevitabilmente una certa parte di rischio. Credo però che a questo punto si doveva innestare il discorso sulla politica generale delle partecipazioni statali che, oggi specialmente, ha poca credibilità per fatti notissimi cui non accennerò, ma di cui in particolare noi della 5ª Commissione abbiamo parlato molte volte, così come abbiamo ribadito di voler affrontare e risolvere radicalmente ogni questione. Che sia questo un inizio, ma non uno dei tanti inizi che non hanno poi un seguito, per poter affrontare il problema generale di dare credibilità alla politica delle partecipazioni statali?

Vi sono poi i lati positivi, ossia l'inizio di una ricerca tecnologica, scientifica, l'occupazione, la localizzazione nel Mezzogiorno. L'impegno che a me sembra più importante — forse non ho capito bene e non ricordo se ha detto il contrario il relatore o il rappresentante del Governo — non è quello del Governo a recuperare le somme stanziare (il che sarebbe molto difficile), ma quello dell'Aeritalia a restituire gradualmente: il che è un primo passo in avanti verso la riforma delle partecipazioni statali che noi auspihiamo.

V'è infine un fatto importante, che poteva diventare ancora più importante, ossia la Commissione prevista dall'articolo 2. Non so per quale ragione si è tenuto a dare una sottolineatura al fatto che questa Commissione dà parere « non vincolante ». Nè posso essere d'accordo sull'interpretazione data dal Governo, che cioè prima che si firmi la

convenzione il Parlamento deciderà: no, il Parlamento non decide nulla, chi decide — con suo decreto — è il Ministro delle partecipazioni statali, sia pure dopo aver sentito questa Commissione che non ha parere vincolante ed il comitato tecnico-amministrativo, il cui parere non è del pari vincolante. Indubbiamente però sono fatti nuovi che possono farci sperare ed augurare — non, come al solito, tanto per dire una frase, dato anche l'impegno preso in Commissione — che per questo ramo delicatissimo della vita pubblica, per gli insediamenti nel Mezzogiorno, per il posto dove debbono sorgere (non voglio aprire qui la « lotta tra poveri » per la localizzazione di alcuni impianti: la faremo in altra sede), vengano al più presto decise soluzioni concrete al fine dell'incremento effettivo del lavoro nel Mezzogiorno e dello sviluppo socioeconomico dell'Italia meridionale.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Brosio. Ne ha facoltà.

B R O S I O . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, mi richiamo in gran parte alle considerazioni che ho fatto durante la discussione generale per concluderne che la nostra parte si asterrà dal voto, così come si è astenuta in Commissione.

Per riassumere brevemente le ragioni del nostro voto, le concentrerò su questi tre punti: primo, è risultato chiaramente dalla discussione, dalle risposte del Governo, qui e in Commissione, che questa convenzione o *memorandum* di intesa, come lo si voglia qualificare, tra la Boeing e la Aeritalia è fatta e non la si può o non la si intende cambiare, per cui la discussione qui inevitabilmente è rimasta limitata e circoscritta; secondo, le nostre considerazioni o suggerimenti sul contenuto tecnologico della partecipazione dell'Aeritalia nella fase della produzione, come ho largamente spiegato nella discussione generale, non sono state accolte e, quando sono state tradotte in emendamenti in Commissione, sono state respinte (noi invece attribuiamo a quelle considerazioni e suggerimenti valore determinante);

terzo, rimangono i nostri dubbi sull'ammontare totale del rischio finanziario che con questo provvedimento il Governo assume non solo ad immediata scadenza, ma anche a più lunga scadenza.

Per queste ragioni la nostra parte si asterrà dal voto sul provvedimento.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame di alcune domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è quella avanzata nei confronti del senatore De Matteis, per i reati di oltraggio al pubblico ufficiale (articolo 341, primo e ultimo comma, del codice penale) e di abusivo esercizio di una professione (articolo 348 del codice penale, in relazione all'articolo 1 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, ed all'articolo 6 della legge 7 luglio 1901 n. 283) (*Doc. IV, n. 136*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B E T T I O L , f. f. relatore. La Giunta ritiene di non dover concedere l'autorizzazione per il semplice fatto che la frase espressa dal senatore De Matteis nei confronti di un ufficiale della polizia giudiziaria aveva un carattere, anche se un po' audace, scherzoso e si poteva spiegare sulla base dei rapporti di amicizia che correavano tra i due, confermati poi dal chiarimento che è intervenuto. Quindi credo che questo sia un argomento notevole per evitare che il senatore De Matteis possa comparire davanti al giudice.

Per quanto concerne il secondo reato di cui sarebbe imputato il senatore De Matteis, cioè l'esercizio abusivo di una professione, non risulta dai documenti presentati alla Commissione per l'esame approfondito del-

la questione se veramente l'atto giudiziario era già stato iniziato nè si viene a conoscere di quale reato il sindaco di Melissano era stato imputato. Pertanto, rimanendo questo dubbio, la Commissione ha ritenuto che questo reato non esistesse nemmeno. Di conseguenza propone che l'autorizzazione non sia concessa.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere per il reato di oltraggio a pubblico ufficiale. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere per il reato di abusivo esercizio di una professione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Corrao, per il reato di peculato aggravato (articoli 112, n. 1, e 314 del codice penale) (*Doc. IV, n. 138*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

M U R M U R A , relatore. Credo di non aver niente da aggiungere a quanto affermato nella relazione scritta, alla quale mi riporto integralmente, chiedendo il diniego dell'autorizzazione a procedere.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Merloni, per la contravvenzione prevista e punita dall'articolo 1193 del codice della navigazione (inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo) (*Doc. IV, n. 139*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B E T T I O L , *f.f. relatore*. Il senatore Merloni è stato sorpreso sul suo panfilo Jhrunda a navigare tranquillamente al largo di Ancona senza i documenti di bordo. Ora, il codice della navigazione, articolo 1193, impone che si abbia a navigare con i documenti; in caso diverso si incorre nella contravvenzione. Noi sappiamo che questa può essere dolosa o colposa. Il senatore Merloni ha detto di aver dimenticato i documenti a casa per cui si tratterebbe di contravvenzione colposa. In ogni caso egli ha dichiarato di accettare il procedimento penale. Quindi la Giunta ritiene che si debba concedere l'autorizzazione a procedere.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la proposta della Giunta di concedere l'autorizzazione a procedere. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvata.

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, aperta alla firma a New York il 7 marzo 1966** » (1809) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, aperta alla firma a New York il 7 marzo 1966 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

C A L A M A N D R E I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra parte non soltanto voterà a favore della ratifica di questa convenzione, ma annette ad essa un particolare valore, una particolare importanza, considerando che con la condanna e con l'adozione di misure concrete rivolte all'eliminazione di tutte le forme di discriminazione

razziale, etnica, nazionale, si viene a dare forza di legge a quello che è un principio fondamentale di civiltà, di democrazia, di libertà nella convivenza internazionale e interna di ogni paese.

Prima ancora che alla Carta e ad altre dichiarazioni delle Nazioni Unite, prima ancora che alla dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, la ratifica di questa convenzione da parte dell'Italia corrisponde e dà adempimento al principio di eguaglianza di tutti i cittadini e all'esigenza di illimitato sviluppo della persona umana sanciti dall'articolo 3 della Carta costituzionale della nostra Repubblica. E lava definitivamente, questa ratifica, la macchia vergognosa che con la discriminazione e la persecuzione razziale il fascismo recò al nome dell'Italia, uno degli atti più sciagurati del servilismo fascista verso la Germania hitleriana, contrastante come pochi altri con i sentimenti, le tradizioni, i direi con il senso comune della grandissima maggioranza del popolo italiano, e assistito solo, nelle sue teorizzazioni, da un manipolo sparuto di pennivendoli e di versatili cattedranti. Ha dunque anche un valore antifascista, il voto che il Senato si accinge a dare in favore di quest'accordo internazionale, un segno antifascista per il passato e per oggi: perchè nell'impasto informe, regressivo, oscurantista e irrazionale di cui è fatta la pseudo ideologia del fascismo oggi non meno di ieri, se non espliciti, sono annidati l'odio sciovinista e la violenza della razza.

Col nuovo testo da noi proposto dell'articolo 3 del disegno di legge di ratifica, nuovo testo che il relatore ha fatto proprio, la nostra parte è lieta di aver contribuito ad introdurre nella legislazione penale italiana misure capaci di perseguire e di punire adeguatamente i reati di discriminazione nazionale, etnica e razziale. Il testo dell'articolo 3 trasmessoci dalla Camera, infatti, oltre a denunciare una casistica di reati riduttiva rispetto a quella indicata all'articolo 4 della convenzione, contiene qualificazioni assai equivocate, come quella secondo cui è punito — e cito da quel testo venutoci dalla Camera — « chiunque pubblicamente incita a commettere atti che comportino arbitrarie discriminazioni » eccetera, lasciando così fuori dal-

la punibilità l'incitamento non pubblico al razzismo e ammettendo che possano darsi e restare non perseguibili discriminazioni razziali non arbitrarie. Il nuovo testo, che ci auguriamo vivamente il Senato voglia approvare, elimina tali equivoci e fa correttamente corrispondere la casistica dei reati agli impegni risultanti dalla convenzione.

Un'ultima ma tutt'altro che secondaria considerazione sull'importanza di questa ratifica si riferisce al significato politico positivo che le norme che l'Italia si impegna a sostenere e ad applicare sulla base della convenzione assumono, sia agli effetti, in generale, dello sviluppo di quel rilevante settore delle relazioni internazionali del nostro paese che riguarda l'amicizia e la cooperazione con i paesi del terzo mondo, arabi, africani, asiatici, sia più specificamente agli effetti della funzione che la politica estera italiana può e deve assolvere nel Mediterraneo, per promuovere la pace, la comprensione e la collaborazione fra i popoli in questa area, dove ognuno dei problemi acuti che vi sono tuttora aperti, a cominciare da quelli del Medio Oriente, da quelli di Cipro, richiedono per la loro soluzione uno spirito al quale presiedano appunto i principi della parità e dell'uguaglianza, i principi del diritto indiscriminato all'esistenza di tutte le comunità nazionali, di tutte le collettività etniche, di tutte le razze.

E guardando a queste molteplici ragioni di carattere ideale, giuridico, civile, politico che la nostra parte, il Gruppo comunista, darà voto favorevole alla ratifica della convenzione.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ALBERTINI, relatore. Non ho niente da aggiungere alla mia relazione scritta se non ringraziare chi è intervenuto per confermare la sua adesione al disegno di legge.

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

GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente, onorevoli senatori, per quanto riguarda il contenuto generale di quest'accordo mi rimetto alla relazione scritta che il senatore Albertini ha presentato, ma ritengo mio dovere ribadire di fronte al Senato l'importanza del tutto particolare che il Governo attribuisce a questo accordo almeno sotto due punti di vista, che sono assai significativi.

Il primo evidentemente è quello che riguarda un atteggiamento costante dell'Italia democratica, cioè quello di perseguire, sia sul piano interno che sul piano delle relazioni internazionali, tutto quello che è di ostacolo all'affermazione della personalità umana, dei suoi diritti e quindi della sua condizione civile, etica, morale e che ci fa affermare che in questa convenzione vi sono dei principi generali non solo coincidenti con la nostra Costituzione repubblicana e contrastanti con l'aberrante concezione del fascismo, ma contrastanti con tutti i criteri di discriminazione razziale che sono ancora applicati in larga parte del mondo e che ci trovano in ogni caso su posizioni contrarie.

Quindi direi che l'alto valore morale, civile e politico di un accordo che sottolinea l'impegno dell'Italia sul piano internazionale in questo campo deve essere anche qui richiamato. Ma il secondo elemento che desidero brevemente sottolineare è quello di un principio assai innovativo che è introdotto in questa convenzione, che in parte è stato la causa del ritardo con il quale il nostro paese aderisce ad una convenzione che nel settembre del 1974 aveva già raccolto 80 ratifiche (quasi tutti i paesi europei tra l'altro) e cioè quello del potere di controllo che viene attribuito in maniera abbastanza significativa all'ONU rispetto all'applicazione di questi principi anche nelle legislazioni interne. Naturalmente è sorto un problema di compatibilità tra questi poteri di controllo affidati a questa commissione e l'ordinamento interno del nostro paese. Ma, una volta superata questa difficoltà, dobbiamo riconoscere che anche questa innovazione sul piano internazionale, che conferisce all'Organizzazione delle nazioni unite non soltanto un generico potere di indirizzo ma anche un potere più in-

cisivo di controllo sul rispetto di questi doveri fondamentali, è indubbiamente un elemento che l'Italia appoggia e sostiene in tutto il suo significato internazionale. Quindi, sia per il contenuto etico, civile e morale di condanna di ogni discriminazione razziale, sia per questo passo avanti innovativo sul terreno delle relazioni internazionali con i poteri che sono conferiti alla commissione prevista, il Governo raccomanda al Senato della Repubblica l'approvazione di questa ratifica, convinto che con essa noi confermiamo solennemente un orientamento pacifico ed universalistico dell'Italia che è tradizionale per il nostro paese da quando è tornato a libera democrazia. (*Applausi dal centro*).

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

T O R E L L I , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione internazionale sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, aperta alla firma a New York il 7 marzo 1966.

(*È approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 19 della Convenzione stessa.

(*È approvato*).

Art. 3.

Salvo che il fatto costituisca più grave reato, ai fini dell'attuazione della disposizione dell'articolo 4 della Convenzione è punito con la reclusione da uno a quattro anni:

a) chi diffonde in qualsiasi modo idee fondate sulla superiorità o sull'odio razziale;

b) chi incita in qualsiasi modo alla discriminazione, o incita a commettere o commette atti di violenza o di provocazione alla violenza, nei confronti di persone perchè

appartenenti ad un gruppo nazionale, etnico o razziale.

È vietata ogni organizzazione o associazione avente tra i suoi scopi di incitare all'odio o alla discriminazione razziale. Chi partecipi ad organizzazioni od associazioni di tal genere, o presti assistenza alla loro attività, è punito per il solo fatto della partecipazione o dell'assistenza, con la reclusione da uno a cinque anni.

Le pene sono aumentate per i capi e i promotori di tali organizzazioni o associazioni.

(*È approvato*).

Art. 4.

All'onere annuo, derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.050.000, si provvede per gli anni finanziari 1974 e 1975 mediante riduzione, rispettivamente, degli stanziamenti del fondo speciale di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6856 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni medesimi.

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

(*È approvato*).

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

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bettiol. Ne ha facoltà.

B E T T I O L . Signor Presidente, io voterò molto volentieri e con animo aperto questo importante disegno di legge anche perchè esso è accompagnato da una relazione veramente eccellente del nostro collega, presidente Albertini, il quale ricorda come eminenti uomini europei che avrebbero dovuto fare la civiltà europea purtroppo sono caduti nel peccato del razzismo, come Fichte, Hegel, Wagner, ma soprattutto Hegel che è stato poi alla radice di tanti mali europei e mondiali.

Ritengo che con questo disegno di legge l'Italia faccia un passo in avanti in quella

che deve essere la sua lotta contro il razzismo che è la negazione della natura morale dell'uomo e della sua universalità. Non è la pelle che fa l'uomo ma è lo spirito; non è il colore della pelle ma è l'orientamento dello spirito che fa l'uomo.

Comunque noi voteremo a favore di questo disegno di legge che approva la famosa convenzione. Devo fare però una osservazione, anche se a questo punto non posso chiedere più niente. Devo fare una osservazione che è notevole. Ho voluto leggere i nomi di tutti gli Stati firmatari di questa convenzione e mi sono accorto che mancano, non l'hanno firmata, quasi tutti gli Stati del terzo mondo (Stati arabi, Stati africani, qualche Stato americano). Manca qualche Stato europeo, ma in sostanza è tutto il terzo mondo che è assente. E allora mi domando: che valore ha questo documento se tutto il mondo che un tempo si chiamava di colore e che oggi si chiama terzo mondo è assente da questo documento? Se c'è, per esempio, l'Indonesia o il Kenia o il Kuwait o il Libano o la Liberia o la Libia che non si obbligano a colpire e a vietare il razzismo nel loro territorio, che valore ha questo documento? Ha un valore universale o ha valore soltanto per certi popoli civilizzati che, se qualche loro cittadino va in quei paesi, dovrebbero subire l'odio e la contrarietà delle popolazioni locali?

In questi ultimi tempi noi abbiamo subito molte umiliazioni sul piano internazionale proprio per questione di razza. Io che ho lavorato per 22 anni nel terzo mondo potrei portare esempi anche personali molto dolorosi. Il fatto che qui non vedo il terzo mondo mi porta a dire che questo documento nobilissimo, che noi approviamo, è monco: è un documento che rispecchia la volontà e l'orientamento di popoli in gran parte europei o americani, ma il terzo mondo è lontano. E se il terzo mondo è lontano, se non ostile, a questo documento — perchè la mancata firma dello Yemen, dell'Arabia Saudita, dell'Uganda eccetera mi dice che questi paesi tengono un atteggiamento di distacco, se non contrario allo spirito di questo documento — non può essere considerato un documento di natura universale.

Questo è un momento di dolore che io esprimo, un momento di rammarico; è un momento che mi fa riflettere se veramente la politica verso il terzo mondo debba essere ancora continuata così come l'abbiamo portata avanti per trent'anni o se, di fronte a questi atteggiamenti che sono gravi, di fronte a queste prese di posizione che turbano la nostra coscienza, non si debba rivedere *ex novo* la nostra politica verso il terzo mondo che sostanzialmente rovescia il razzismo, fa del razzismo uno strumento antieuropeo, antibianco, mentre noi vogliamo invece che ogni ricordo di razzismo appartenga al brutto passato e sia completamente dimenticato.

Ho fatto queste osservazioni di fondo non per negare il mio voto al disegno di legge, ma per sottolineare il carattere monco e unilaterale di questo documento.

P R E S I D E N T E. Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione del Trattato di estradizione fra la Repubblica italiana e l'Australia, firmato a Canberra il 28 novembre 1973** » (1890)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Ratifica ed esecuzione del Trattato di estradizione fra la Repubblica italiana e l'Australia, firmato a Canberra il 28 novembre 1973** ».

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A S S I A N I, relatore. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concordo con quanto il relatore ha scritto nella relazione e raccomando l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

TORELLI, *Segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Trattato di estradizione fra la Repubblica italiana e l'Australia, firmato a Canberra il 28 novembre 1973.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Trattato di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XXVI del Trattato stesso.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione delle seguenti Convenzioni tra l'Italia e la Spagna, firmate a Madrid il 22 maggio 1973: a) Convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione; b) Convenzione concernente l'assistenza giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale** » (1891)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Ratifica ed esecuzione delle seguenti Convenzioni tra l'Italia e la Spagna, firmate a**

Madrid il 22 maggio 1973: a) Convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione; b) Convenzione concernente l'assistenza giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

CALAMANDREI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel corso dell'esame in Commissione, la nostra parte si è insistentemente adoperata per far riflettere il Governo e la maggioranza sulla inopportunità di ratificare la prima di queste due convenzioni, quella concernente l'extradizione — inseparabile peraltro dalla seconda, per il modo come il disegno di legge è congegnato — nei confronti di una controparte quale è il regime fascista spagnolo, alla cui sollecita liquidazione guarda ormai una aspettativa internazionale sempre più estesa.

Parve in un primo tempo che chi rappresentava in Commissione il Governo fosse sensibile alle nostre considerazioni, e vi fu un rinvio. Qualcuno però alla Farnesina deve aver ritenuto che, laddove ben altre ratifiche, come quella, ad esempio, del trattato di non proliferazione, sono state congelate per oltre sei anni, per queste convenzioni con la Spagna, firmate nel 1973, non si potesse attendere un giorno di più. Il Governo e la maggioranza, nel loro disagio, hanno allora cercato di salvare un minimo di apparenze accogliendo come raccomandazione l'ordine del giorno richiamato nella relazione, ordine del giorno che avevamo presentato appunto come richiesta minima nella ipotesi che i nostri interlocutori si ostinassero ad assumersi la responsabilità della ratifica. È tuttavia evidente, onorevoli colleghi — e lo abbiamo subito detto in Commissione — che l'accoglimento di quell'ordine del giorno non può attenuare la nostra opposizione e non può modificare le ragioni del nostro voto fermamente contrario. Si tratta di ragioni politiche di fondo, di ragioni di democrazia e di libertà, di ragioni antifasciste, e lasciamo alle forze democratiche della maggioranza, che poco fa hanno vota-

to con noi la ratifica della convenzione contro la discriminazione razziale, l'onere di spiegare quale coerenza possa esservi tra quel voto e la ratifica di questi accordi con il regime falangista.

E del resto il tentativo del senatore Cassiani di ridurre la convenzione di estradizione ad un fatto meramente giuridico, più che un tentativo artificioso — me lo consentirà il collega Cassiani — è una confessione di imbarazzo per gli aspetti quanto meno di noncuranza politica che una simile ratifica non può non comportare.

Sul terreno stesso della tecnica giuridica, nondimeno, nell'articolo 30 della convenzione, relativo ai casi in cui l'estradizione sia richiesta per reati punibili in Spagna con la pena di morte, la condizione delle garanzie di non esecuzione della pena capitale, che debbono intervenire per concedere la estradizione, è formulata in termini sciatti, deboli e ambigui, come balza agli occhi se si fa un paragone con i termini diversamente precisi e rigorosi dell'analogo articolo della convenzione con l'Australia che abbiamo or ora approvato. Ma ovviamente, onorevoli colleghi, la debolezza, anzi la inesistenza delle garanzie menzionate, ha la sua radice decisiva nel terreno politico, nella natura antidemocratica, organicamente negatrice di ogni garantismo, di ogni libertà, di ogni diritto della persona umana, propria dell'attuale regime spagnolo.

È di ieri, onorevoli colleghi della Democrazia cristiana, la notizia che un sacerdote di Bilbao, padre Eustachio Erquicia, arrestato e torturato nel quadro della persecuzione falangista contro il clero delle province basche, si dibatte tra la vita e la morte in ospedale. Perché ratificare la finzione che con uno Stato, nel quale la democrazia subisce da quaranta anni simili oltraggi, e nel quale oltre alla tortura esiste un supplizio capitale come la *garrota*, si possano stabilire in materia di diritti e di pene rapporti di reciprocità e di reciproca fiducia?

Anche di ieri è la richiesta indirizzata al Governo degli Stati Uniti dalla « Giunta democratica di Spagna », la principale organizzazione unitaria antifranchista di cui fan-

no parte dai comunisti ai monarchici, che l'annunciata visita a Madrid del presidente Ford venga annullata, perchè essa — dice la giunta nel suo messaggio — potrebbe apparire come una legittimazione della dittatura. L'atto che qui voi, colleghi della maggioranza e rappresentante del Governo, volete compiere è un atto certo di molto minor peso di quella visita; nondimeno ritengo che le stesse ragioni dovrebbero sconsigliarlo, perchè anche questo atto può apparire come un riconoscimento di legittimità ad un regime isolato e moribondo e con il quale comunque il nostro Stato democratico non deve avere nulla a che fare.

Soprattutto inammissibile per lo spirito che lo presiede è l'articolo 20, paragrafo secondo, della convenzione, in cui, dopo che il paragrafo primo ha escluso l'estradizione per delitti politici, si afferma che però « l'attentato contro il Capo dello Stato o un membro della sua famiglia non sarà considerato delitto politico » e il colpevole di tale attentato, dunque, potrà essere estradato in Spagna. Noi, onorevoli colleghi, siamo contro il terrorismo, siamo contro l'omicidio politico, ritenendo che, tanto più nella nostra epoca, la liberazione di un popolo possa essere compiuta solo dalla lotta di massa e che la violenza dell'oppressione possa essere combattuta soltanto con la risposta di massa della lotta insurrezionale popolare. Ma ciò che rifiutiamo in questo paragrafo secondo dell'articolo 20 è la dimensione privilegiata che, concedendo alla visione franchista del potere, viene fatta qui alla tirannia: una specie di sacralità, di eccezionalità, di *status* giuridico speciale, per l'uomo in cui la dittatura falangista, la sua storia, i suoi delitti si impersonano, e addirittura per l'intera corte familiare di quell'uomo. Un cedimento, onorevole Sottosegretario, un prezzo pagato al regime di Franco, che peggio che inopportuno, appare sciocco in una ora così tarda del declino di quella dittatura.

Perciò, ancora una volta, noi avremmo voluto che a questa ratifica si sopradesse e, se ancora ci fosse bisogno di ripeterlo, daremo un voto risolutamente contrario. (Applausi dall'estrema sinistra).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A S S I A N I , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è una sorpresa questa del collega e amico Calamandrei, una sorpresa per due ragioni: prima di tutto perchè egli ha concluso il dibattito in Commissione dicendo che il suo Gruppo era indeciso se astenersi o votare contro. Tutto questo poi ha avuto una conferma valida e significativa nel fatto della presentazione di un ordine del giorno, presentazione che non è sorta da un attimo all'altro, perchè si tratta di un ordine del giorno che è stato concordato e che ha determinato il rinvio della discussione in Commissione ad altra seduta. Alla presentazione è seguita la accettazione da parte del Governo e la conseguente soddisfazione espressa dal senatore Calamandrei, al quale sfugge il motivo di preclusione al voto contrario che non è dettato da alcuna norma regolamentare ma da un motivo etico prima che logico.

Non intendo fare una discussione lunga come ha fatto lei, senatore Calamandrei, perchè c'è una relazione scritta alla quale mi sarei riportato ove non ci fossero state le sue osservazioni di oggi.

Noi siamo davanti a due convenzioni, come lei sa: una riguarda l'assistenza giudiziaria penale e di estradizione; l'altra riguarda i normali adempimenti di natura civile e commerciale...

C A L A M A N D R E I . Avevamo anche chiesto di presentare due disegni di legge separati e abbiamo affermato che avremmo votato il secondo, ma voi avete rifiutato anche questo!

C A S S I A N I , *relatore*. Non avevamo alcun motivo di rifiutare. Comunque, tutto questo non c'entra nulla con l'argomento che stiamo trattando in questo momento, anche se io stesso ho rilevato in Commissione che è stata una procedura insolita e, secondo me, non molto ortodossa il fatto di presentare due documenti per due materie

che andavano unificate in un documento solo, pur essendo materia di natura diversa, ma di radice unica.

C'è dunque un atto che ho chiamato in Commissione amministrativo — e che è certamente amministrativo — che riguarda gli affari di ordinaria amministrazione della giustizia (natura amministrativa internazionale, definita tale sempre) e c'è questo atto che riguarda l'extradizione che ho definito allora un atto giurisdizionale e che lei afferma che ho definito così per un artificio giuridico. Non è vero; lei, senatore Calamandrei, non può essere convinto di questo. Posso affermare che non c'è trattatista di diritto penale che, parlando dell'extradizione, non escluda il significato politico di essa: tutti i trattatisti escludono il significato politico dell'extradizione.

Quindi non mi sono rifugiato, come lei dice, non so in quale selva. Se mi sono rifugiato in qualcosa, l'ho fatto nella dottrina. Lei se l'è presa a male per un mio ricordo storico, cioè un trattato tra la Russia sovietica, il governo fascista italiano e il governo nazista della Germania, il che, nel ventennio che abbiamo attraversato, ha fatto una certa impressione a quelli di noi che pensavano in una certa maniera...

C A L A M A N D R E I . Io ho ribattuto: non ci facciamo chiudere la bocca da questi argomenti!

C A S S I A N I , *relatore*. Non volevo chiudere la bocca a lei, anzi mi riferivo ad un fatto che, semmai, sosteneva questa che non è una mia tesi, ma è la constatazione di una realtà obiettiva sulla quale mi pare non vi sia dubbio. Comunque ho avuto l'accortezza di non ripetere il ricordo storico nella mia relazione scritta, visto che lei si è addebrato, ad un certo momento, in Commissione...

C A L A M A N D R E I . Ho esercitato un diritto di autonomia in quella sede ed intendo esercitarlo anche qui.

C A S S I A N I , *relatore*. Non dico che lei non debba esercitare un suo diritto. Lei

continua nel dire che volevo tapparle la bocca, mentre dichiaro che non volevo tapparle niente e semmai mi riferivo ad un precedente a sostegno di quello che dicevo: questo solo era il significato del ricordo e niente più di questo, perchè non avrei avuto il cattivo gusto di dare un significato diverso da quello che ho dato. Chi mi conosce sa che non sono capace di cattivi gusti di questo genere.

Per quanto riguarda il resto, lei ed il suo Gruppo siete in uno stato di prevenzione, nel significato letterale che essa merita, il significato che danno i puristi, se mi consente il ricordo, della buona lingua italiana, cioè a dire uno stato di preoccupazione. È questa una cosa nobilissima; la preoccupazione è sempre nobile, qualunque argomento essa riguardi, perchè denota l'esercizio del pensiero ed uno stato d'animo di persona cosciente e responsabile. Di che cosa ci si preoccupa? A parte il motivo di principio, sul quale non mi trattengo perchè non è il momento, voglio dire soltanto, senatore Calamandrei, che quando lei si riferisce all'attentato al Capo dello Stato sa perfettamente che abbiamo votato in Commissione un altro accordo che ripeteva la stessa espressione. È una concezione mitica del Capo dello Stato che non ha alcun significato particolare. Quando ella si riferisce alla pena di morte, sa meglio di me, perchè gli atti li studia con acutezza veramente ammirevole, che questa parte ha una sua collocazione nell'accordo, ma è quella usata da tutti gli Stati civili che fanno degli accordi del genere. In particolare si dice che « l'estradizione sarà concessa soltanto se la parte richiedente dia sufficienti garanzie alla parte richiesta che la pena di morte non sarà eseguita ». Caso singolare, la Commissione quello stesso giorno ha discusso un accordo tra l'Italia e l'Australia nella quale si usava l'identica espressione...

CALAMANDREI. Ma non è la stessa cosa.

CASSIANI, *relatore*. Mi lasci parlare; lei ha parlato tanto, forse troppo. Quando il collega Adamoli chiedeva che co-

sa volesse dire « garanzie » io ho risposto che voleva dire garanzie. Questa è la sola parola del vocabolario italiano che in situazioni del genere non può essere sostituita da nessun'altra. Questa è l'espressione usata comunemente negli accordi internazionali. Del resto c'è la convenzione europea che stabilisce le garanzie del caso; e ci sono gli organi ai quali anche si può ricorrere in questi casi.

Inoltre si prende in considerazione nel disegno di legge il problema dei tribunali speciali e si dispone che la persona non possa essere estradata per essere sottoposta nel paese richiedente al giudizio di un tribunale eccezionale, quasi che si intuisse una situazione particolare tanto diversa dalla nostra, come quella che rappresenta il reggimento politico della Russia in contrasto evidente con il reggimento politico che guida le sorti del nostro paese.

Questo è tutto, senatore Calamandrei, perchè continuare a trattare questioni di principio in questo caso non mi pare evidentemente cosa opportuna. Mi pare che non siano motivi perchè il Senato non approvi questo disegno di legge, mi augurerei nella sua totalità, però sono certo nella sua maggioranza. (*Applausi dal centro*).

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

GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, onorevoli senatori, questo accordo, come tutte le convenzioni internazionali, avviene tra soggetti che hanno sul piano internazionale una propria e specifica sovranità e si ispirano frequentemente a reggimenti sociali e politici diversi fra loro. Faccio questa premessa perchè ho grande rispetto, evidentemente, per le discussioni che possono avvenire in un libero e sovrano Parlamento, dove ogni parte politica non solo ha il diritto ma il dovere di esprimere il proprio giudizio politico sugli Stati che sono soggetti di accordi internazionali. E quindi non ho nessuna ragione per entrare nel merito di giudizi che

devono essere rispettati quando sono espressi da parti politiche.

Devo però dire quale rappresentante del Governo che non posso accettare il valore politico che si è voluto attribuire ad un accordo come questo, se non altro per il fatto che il Governo italiano questo valore politico non gli attribuisce. Riteniamo che questo accordo sia ristretto in maniera molto precisa ad una esigenza di ammodernamento e aggiornamento di rapporti che già esistono fra i due paesi in questa materia e che sono largamente superati e la cui applicazione reciproca non deve far dimenticare che possono esistere anche interessi italiani di dover perseguire, per ragioni di giustizia, operatori di reati che possono trovare anche comodo rifugio in determinati paesi. Quindi da questo punto di vista, almeno secondo l'opinione che ne ha il Governo italiano in questo momento, non bisogna attribuire ad una convenzione che avviene tra Stati sovrani, retti da ordinamenti sociali e politici diversi, sui quali ciascuno di noi può dare il suo giudizio più o meno severo, valore politico; è un atto che tende soltanto ad estendere sul piano della reciprocità alcune norme di garanzia che oltretutto possono essere utili anche all'Italia nel momento in cui si tratta di perseguire alcuni reati contro le nostre libere istituzioni che non possono trovare, nella mancanza di uno strumento di questo genere, possibilità di intervento.

Quindi, pur rispettando le opinioni che sono state espresse, devo respingere a nome del Governo il significato politico che si è inteso dare a questo accordo come se con esso dovessimo approvare un regime che soffoca o impedisce l'esercizio dei diritti della persona umana che per noi sono evidentemente fondamentali e inalienabili. Del resto il relatore ha già con molta puntualità ricordato che le garanzie che lo Stato italiano ha cercato di avere, sia per quanto riguarda la sentenza della pena di morte, sia per quanto riguarda l'esistenza dei tribunali speciali, dimostrano come esistesse la cautela per evitare da parte nostra di metterci in condizioni di usare strumenti in maniera sbagliata.

I principi generali di questo accordo sono riconducibili a convenzioni internazionali che già esistono; non gli attribuiamo un significato politico particolare. Sappiamo bene che sul piano giuridico ci possono essere opinioni molto divergenti. Raccomandiamo al Senato l'approvazione di questo accordo per aggiornare delle relazioni che già esistono e della sua efficacia anche il nostro paese può avere bisogno in determinati momenti.

Detto questo, devo riconfermare ancora una volta che l'Italia nei confronti di tutti i paesi con i quali ha delle relazioni internazionali normali e corrette, non ha mai evitato, per l'esistenza stessa degli accordi, di compiere tutte le iniziative che fossero utili ogni qual volta i diritti della persona fossero colpiti con metodi repressivi o con atti intollerabili per questi stessi diritti della persona. Quindi questa convenzione non preclude nessuna possibilità da parte dell'Italia democratica di esercitare iniziative in difesa dei diritti della persona che per noi sono validi internazionalmente oltre che nazionalmente. Il significato di questo accordo è molto ristretto. E nel carattere ristretto di questo significato ci appelliamo al Senato perchè possa trovare ratifica. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare le seguenti Convenzioni tra l'Italia e la Spagna, firmate a Madrid il 22 maggio 1973:

a) Convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione;

b) Convenzione concernente l'assistenza giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale.

(*E approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alle Convenzioni di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità, rispettivamente, agli articoli 49 e 27 delle Convenzioni stesse.

(È approvato).

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo ai trasporti aerei tra la Repubblica italiana e la Repubblica tunisina, firmato a Roma il 7 dicembre 1973 » (1892)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo ai trasporti aerei tra la Repubblica italiana e la Repubblica tunisina, firmato a Roma il 7 dicembre 1973 ».

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R U S S O , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concordo con il relatore e raccomando l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

È approvato l'Accordo relativo ai trasporti aerei tra la Repubblica italiana e la Repubblica tunisina, firmato a Roma il 7 dicembre 1973.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 18 dell'Accordo stesso.

(È approvato).

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede fra il Governo della Repubblica italiana ed il Centro internazionale di calcolo, firmato a Roma il 22 marzo 1974 » (1924)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede fra il Governo della Repubblica italiana ed il Centro internazionale di calcolo, firmato a Roma il 22 marzo 1974 ».

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R U S S O , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta e raccomando l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concordo con il relatore

e raccomando anch'io l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo di Sede tra il Governo della Repubblica italiana ed il Centro internazionale di calcolo, firmato a Roma il 22 marzo 1974.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 12 dell'Accordo stesso.

(È approvato).

Art. 3.

È autorizzata la spesa per il pagamento dal 1° gennaio 1972 fino al giorno di entrata in vigore dell'Accordo di cui al precedente articolo 1, dei canoni di locazione relativi ai locali in cui il Centro ha sede provvisoria.

(È approvato).

Art. 4.

All'onere di lire 26.450.000, derivante dalla attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1975, si provvede mediante riduzione dello stanziamento del fondo speciale di cui al capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(È approvato).

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista di Romania sulla navigazione marittima, firmato a Roma il 22 maggio 1973 » (1926)**
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista di Romania sulla navigazione marittima, firmato a Roma il 22 maggio 1973 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R U S S O , relatore. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Concordo con il relatore e raccomando l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista di Romania sulla naviga-

zione marittima, firmato a Roma il 22 maggio 1973.

(*È approvato.*)

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 16 dell'Accordo stesso.

(*È approvato.*)

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione degli Accordi sui servizi aerei conclusi tra l'Italia e gli Stati sottoindicati: Jugoslavia (Roma, 24 maggio 1967), Costa d'Avorio (Abidjan, 19 febbraio 1968), Filippine (Manila, 25 gennaio 1969), Sierra Leone (Roma, 6 maggio 1970), Arabia Saudita (Gedda, 13 ottobre 1971), Repubblica Dominicana (Santo Domingo, 31 dicembre 1971), Gabon (Roma, 9 marzo 1972), Cipro (Nicosia, 24 novembre 1972)** » (1927) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Ratifica ed esecuzione degli Accordi sui servizi aerei conclusi tra l'Italia e gli Stati sottoindicati: Jugoslavia (Roma, 24 maggio 1967), Costa d'Avorio (Abidjan, 19 febbraio 1968), Filippine (Manila, 25 gennaio 1969), Sierra Leone (Roma, 6 maggio 1970), Arabia Saudita (Gedda, 13 ottobre 1971), Repubblica Dominicana (Santo Domingo, 31 dicembre 1971), Gabon (Roma, 9 marzo 1972), Cipro (Nicosia, 24 novembre 1972)** », già approvato dalla Camera dei deputati.

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R U S S O , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concordo con quanto ha scritto il relatore e raccomando l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare gli Accordi relativi ai servizi aerei, conclusi tra l'Italia e gli Stati sottoindicati:

a) Jugoslavia — Accordo, tre Memoranda e Protocollo. (Roma, 24 maggio 1967);

b) Costa d'Avorio — Accordo, un Memorandum, due Scambi di Note. (Abidjan, 19 febbraio 1968);

c) Filippine. (Manila, 25 gennaio 1969);

d) Sierra Leone. (Roma, 6 maggio 1970);

e) Arabia Saudita. (Gedda, 13 ottobre 1971);

f) Repubblica Dominicana. (Santo Domingo, 31 dicembre 1971);

g) Gabon. (Roma, 9 marzo 1972);

h) Cipro. (Nicosia, 24 novembre 1972)

(*È approvato.*)

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli Atti internazionali di cui all'articolo 1 a decorrere dalla loro entrata in vigore, in conformità, rispettivamente, degli articoli 15, 21, 15, 14, 15, 16, 20, 16, degli Atti indicati alle lettere

a), b), c), d), e), f), g), h) dell'articolo precedente.

(È approvato).

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note fra l'Italia ed il Giappone, effettuato in Roma il 18 luglio 1972, per il risarcimento dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale da persone fisiche e giuridiche italiane** » (2045) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note fra l'Italia ed il Giappone, effettuato in Roma il 18 luglio 1972, per il risarcimento dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale da persone fisiche e giuridiche italiane », già approvato dalla Camera dei deputati, per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A S S I A N I , *relatore*. Signor Presidente, non ho una relazione scritta alla quale riferirmi. Ho avuto incarico di riferire oralmente, per cui cercherò di illustrare il provvedimento nella maniera più rapida possibile. Per rendersi conto dello scambio di note fra l'Italia e il Giappone è necessario rifarsi a un *iter* lungo, che è durato venti anni, perchè si tratta dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale. Venti anni di trattative sono lunghi, e questi sono stati costellati da episodi — per così dire — un po' anche pittoreschi.

Le cose da rilevare sono: una pregiudiziale del Giappone decisamente contraria alla rivalsa dei danni. Il Giappone sosteneva che

non era tenuto a risarcire i danni subiti dai nostri connazionali. Poi, una seconda fase di proposte giapponesi esigue che avevano un valore per così dire politico ma non effettivo e reale per l'esiguità stessa dell'offerta. C'era la insufficienza di domande, anche degli interessati, dovuta talvolta più che a negligenza alla mancata possibilità di esibire questi documenti. Poi, l'aspetto movimentato e pittoresco: la vertenza giudiziaria che è stata intentata dal dottor Giacomo Federici il quale, stanco di questi venti anni di traversie, ha citato il Giappone. Ha avuto ragione perchè ha ottenuto la sentenza favorevole. Ma la sentenza favorevole per il dottor Federici era di intralcio ai rapporti diplomatici tra l'Italia e il Giappone. Allora l'Italia si è adoperata perchè questa pagina si potesse chiudere e si potessero riprendere le relazioni diplomatiche su questa materia, cosicchè il dottor Federici ha ritirato la sua istanza (si era già in appello), ha rinunciato all'ipoteca accesa su beni del Giappone in Italia e così si è ripreso l'*iter*, direi con non molto successo dal punto di vista finanziario perchè le offerte del Giappone sono state assai modeste (1 milione e 200.000 dollari a conclusione totale di questa vertenza contro i 6 milioni di dollari che aveva chiesto l'Italia). La rigida posizione di principio mantenuta dal Giappone, i rapporti di buona amicizia tra l'Italia e il Giappone, in una parola ragioni politiche evidenti, hanno consigliato questo accordo con il quale si chiude la partita. E questo accordo è stato già approvato dalla Camera dei deputati ed oggi è affidato all'esame e al voto dell'Assemblea del Senato. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, onorevoli senatori, non mi soffermo certo su quanto in maniera molto esemplare (anche perchè trattasi di relazione orale) il relatore ha già detto sull'episodio che è servito a ri-

muovere una difficoltà di principio che vi era nelle trattative tra l'Italia e il Giappone per definire questa questione. Vorrei soltanto, al di là della modesta portata del provvedimento, ricordare il valore politico che il Governo attribuisce a questo accordo, cioè la liquidazione di un contenzioso bellico e il miglioramento di relazioni internazionali ispirate a principi di pace e di cooperazione che rientrano negli interessi dell'Italia.

Vorrei quindi limitarmi a sottolineare questo significato particolarmente politico e a raccomandare al Senato l'approvazione di questo provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

Art. 1.

È approvato lo Scambio di Note fra l'Italia ed il Giappone, effettuato in Roma il 18 luglio 1972, per il risarcimento dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale da persone fisiche e giuridiche italiane.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'atto internazionale di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore.

(È approvato).

Art. 3.

Le somme corrisposte dal Governo giapponese saranno versate in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata.

(È approvato).

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

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 » (2095) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 », già approvato dalla Camera dei deputati, per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A S S I A N I , relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi trovo nelle stesse condizioni di poco fa: l'Assemblea ha deliberato ieri la relazione orale, pertanto non ho una relazione scritta alla quale rimettermi. Dirò dunque pochissime cose a giustificazione del voto del Senato.

L'accordo precedente è scaduto nello scorso mese di ottobre; quindi c'è stato un periodo di vuoto che ha portato delle conseguenze di disagio alle quali si ripara oggi, anche se l'accordo è del 26 aprile 1974. La Camera ha approvato il documento pochi giorni fa, cioè il 14 maggio scorso, con voto unanime.

La sostanza dell'accordo riguarda l'azione che l'Italia svolge nel campo della cooperazione internazionale, specialmente per quanto concerne i paesi in via di sviluppo. Rispetto al passato il nostro intervento è superiore: un miliardo e 370 milioni contro i 940 milioni annui di prima. È un aumento, ma per la verità modesto di fronte alla cifra alla quale eravamo adusi in base al precedente accordo.

Farò un rapido riferimento alle parti essenziali di questo accordo. Il versamento del contributo annuo sarà in futuro subordinato alla effettiva acquisizione da parte del Centro di contributi annui provenienti da altre fonti. È questa una garanzia notevolissima, evidentemente, perchè in tal modo l'Italia è al riparo da atti non dico inconsulti, ma audaci essendo garantita dall'adesione e dal versamento delle proprie quote da parte di altre fonti alle quali finora si è sempre fatto ricorso, come l'UNESCO, la FAO, la Comunità europea, eccetera. Viene poi garantita all'Italia la possibilità di partecipare all'elaborazione del bilancio del Centro e all'amministrazione delle sue risorse. Le viene inoltre garantita la possibilità di partecipare all'elaborazione dei programmi del Centro medesimo e alla loro esecuzione.

Altra cosa importante che rilevava ieri il Sottosegretario durante la riunione della Commissione: è prevista la nomina nell'immediato futuro di un esperto esterno con il compito di valutare i costi ottimali di funzionamento del Centro. Viene ancora garantita all'Italia la possibilità di partecipare alla determinazione dei borsisti presso le industrie europee e quindi alla distribuzione dei fondi fatta con l'adesione del nostro paese.

Queste sono le cose più importanti e più nuove di fronte al precedente accordo che meritavano di essere, se non illustrate, almeno citate come brevemente ho fatto.

Il bilancio del lavoro del Centro finora è pienamente positivo. La Camera ha fatto bene, su iniziativa di un collega di cui non ricordo il nome, e ne chiedo scusa, a chiedere al Governo un rendiconto di ciò che si è fatto finora in modo che il Parlamento possa esserne informato. L'essenza dell'attività del Centro consiste in una formazione più avanzata di quella che i partecipanti avrebbero potuto ottenere nei loro paesi d'origine. I programmi sono quelli della formazione professionale comprendente la funzione dei quadri di direzione in rapporto anche e soprattutto agli immensi bisogni di perfezionamento professionale dei paesi in via di sviluppo. Finora sono stati presenti ai corsi, dovuti all'iniziativa prima e all'attività poi del Centro di Torino, 800 partecipanti di tutti i paesi del mondo: sono

corsi di formazione e di perfezionamento, seminari e colloqui, corsi per dirigenti, per responsabili della formazione professionale, per istruttori, per responsabili sindacali.

A conclusione, per dare anche la manifestazione visiva di ciò che si è fatto finora, dirò che l'ultimo atto del Centro risale a pochi giorni fa ed è un atto importante, che riguarda i rapporti tra l'Iran e il Centro, stabiliti nel marzo del 1975, quando il centro di Torino ha concluso l'accordo con l'Iran per l'invio a Torino nel corso di tre anni, a partire dall'aprile del 1975, fino al 1978, di 1.800 borsisti, per un importo pari a 3 miliardi e 800 milioni.

Non possiamo dire che l'attività del Centro sia stata breve o magra; è stata un'attività consistente, degna di attenzione, che certamente onora il nostro paese.

Per le ragioni che ho esposto e per altre che ometto per brevità, chiedo all'Assemblea di approvare questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rimetto per il merito di questo provvedimento a quanto ha già detto il relatore. Vorrei solo soffermarmi sul significato di fondo che per noi ha questo accordo.

In verità questo accordo è uno strumento di collaborazione bilaterale e multilaterale perchè garantisce una attività di assistenza tecnica assai apprezzata e consente all'Italia di rendere più concrete quelle forme di assistenza e di cooperazione bilaterale che esistono con i paesi in via di sviluppo.

Quindi, questo accordo si raccomanda soprattutto per il suo significato di strumento essenziale della politica che il Governo italiano, sia pure nell'ambito dei vari strumenti multilaterali o bilaterali, attua per andare incontro a quel processo di emancipazione e di indipendenza dei paesi emergenti che ci trova pienamente consenzienti.

Non abbiamo dubbi sulla necessità di mantenere un atteggiamento aperto di coopera-

zione e sostegno verso i paesi che tentano il loro decollo economico e la loro affermazione di indipendenza. E non c'è dubbio che contribuire con aiuti economici alla formazione di quadri tecnici di personale specializzato sia una delle forme più moderne per dare a questa cooperazione con i popoli emergenti un preciso significato.

Aggiungo, per dare un'ultima informazione al Senato, che proprio nella riunione di ieri della Commissione, citata dal relatore, il Governo ha accolto il principio, che è stato avanzato da taluni senatori anche dell'opposizione, di rendere più sistematica l'informazione da parte del Governo sull'attività che viene svolta da questo Centro.

Ritengo di poter dire anche in questa sede, come ho fatto in Commissione, che l'impegno del Governo a svolgere la relazione annuale sulla legge 1222, relativa alla cooperazione tecnico-scientifica con i paesi in via di sviluppo, sia la sede più naturale per un capitolo relativo all'attività effettuata dal Centro internazionale di Torino.

Aggiungo che in linea di tendenza il Governo è favorevole non solo al potenziamento di questo centro, ma anche alla partecipazione sempre più attiva dei paesi che sono destinatari di questa attività, cioè ai paesi che non solo mandano qui i loro borsisti, ma che possono contribuire direttamente alla gestione del Centro, ai suoi programmi e al suo finanziamento.

Quindi il valore di coerenza che questo accordo ha rispetto alla politica generale del Governo di aiuto ai paesi emergenti testimonia da solo le ragioni per le quali il Governo raccomanda l'approvazione dell'accordo. *(Applausi dal centro e dalla sinistra).*

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

Art. 1.

È approvato l'Accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione interna-

zionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1974.

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Art. 3.

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

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

(È approvato).

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

È approvato.

**Annunzio di convocazione
di Commissioni permanenti**

P R E S I D E N T E . Comunico che presso la Camera dei deputati sono in corso di discussione i seguenti cinque disegni di legge:

atto Camera n. 3772, concernente il miglioramento di trattamenti pensionistici;

atto Camera n. 3776, concernente l'editoria giornalistica;

atto Camera n. 3777, concernente il finanziamento per la ristrutturazione dell'industria e dell'artigianato tessile;

atto Camera n. 3778, concernente il finanziamento della legge 8 agosto 1972, numero 464, che riguarda programmi di ristrutturazione e riconversione di aziende industriali;

atto Camera n. 3779, concernente lo stanziamento di fondi per finanziare piccole e medie industrie.

Il Presidente del Senato subordinatamente alla trasmissione da parte della Camera di detti provvedimenti, preannunzia la loro assegnazione in sede deliberante rispettivamente:

il n. 3772 alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale) con il parere delle Commissioni 5ª, 9ª e 10ª;

il n. 3776 alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali) con il parere della 5ª Commissione;

i nn. 3777, 3778 e 3779 alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) con il parere delle Commissioni 5ª e 10ª.

In relazione alla discussione dei predetti disegni di legge, comunico infine che:

la 1ª Commissione permanente è convocata per il giorno 27 maggio 1975, alle ore 17,30;

la 6ª Commissione permanente sarà convocata a norma dell'articolo 29, n. 5, del Regolamento;

l'11ª Commissione permanente è convocata per domani 23 maggio 1975, alle ore 17.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

T O R E L L I , Segretario:

FERMARIELLO. — *Ai Ministri del tesoro e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

se risulti a verità l'incredibile notizia secondo la quale sarebbero stati introitati dallo Stato oltre 40 miliardi di lire per sopratasse pagate dai cacciatori dal 1968 al 1974, di cui solo una minima parte sarebbe stata devoluta agli aventi diritto esplicitamente indicati dalla legge sulla caccia;

in caso affermativo, se non si ritenga di essere incorsi in un grave illecito, in quanto, trattandosi di entrate extra-tributarie, il loro gettito complessivo non può in alcun modo essere distratto dagli scopi cui è destinato, che sono quelli di sostenere le iniziative venatorie e naturalistiche delle assemblee elettive locali, la ricerca scientifica del Laboratorio di zoologia applicata alla caccia e l'attività promozionale delle libere e democratiche associazioni venatorie riconosciute;

in conclusione, quali misure urgenti si intendano adottare per ripristinare la legalità, rispettando i diritti altrui fino ad oggi arbitrariamente violati.

(4 - 4347)

VERONESI, BERTONE, VALENZA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e degli affari esteri ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere le ragioni per le quali l'Italia non ha fornito alcuna risposta — assieme ad altri pochi Paesi — al questionario proposto dalla OECD per la stesura del rapporto « *Energy research and development: problems and perspectives* ».

Tale rapporto, redatto da un gruppo di esperti sotto la presidenza dell'italiano Umberto Colombo, è stato preparato per il Comitato per la politica scientifica e tecnologica: esso presenta, con notevole dettaglio, i vari aspetti del problema dell'energia, discute le strategie di ricerca e di sviluppo consigliabili e raccoglie i programmi degli Stati membri come comunicati dai relativi

governi. Solo l'Italia, la Jugoslavia, il Portogallo e la Spagna non hanno risposto.

Gli interroganti, oltre che alla loro sorpresa per l'ingiustificabile leggerezza dimostrata dal Governo italiano, rilevano, nell'episodio ricordato, i segni della totale mancanza di una credibile politica nel settore e chiedono un'immediata risposta chiarificatrice.

(4 - 4348)

CORRETTO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se si sia tenuto conto dei gravi inconvenienti che deriverebbero dal trasferimento all'ex manicomio di Pozzuoli della sezione femminile del carcere di Poggioreale, sia per l'inevitabile spostamento dei magistrati e degli avvocati, sia per i disagi cui andrebbero incontro i familiari, per le visite ed i relativi permessi, sia anche perchè gli ambienti di Pozzuoli, oltretutto antighienici, mal sostituirebbero la sezione femminile di Poggioreale, dalla quale non si sono mai avute noie per il buon funzionamento;

se non si ritenga che il sovraffollamento del carcere di Poggioreale potrebbe essere risolto con il trasferimento della sezione minori, con l'utilizzazione dell'ex manicomio di Pozzuoli come casa penale per donne in espiazione di pena, oppure come carcere mandamentale per uomini che debbono espiare condanne inferiori ai 6 mesi e come centro clinico, in considerazione delle attrezzature già esistenti.

(4 - 4349)

PINNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che l'interrogante, già in altra recente circostanza, ebbe modo di rappresentare al Ministero le rivendicazioni, purtroppo quasi sempre disattese, avanzate dall'Ordine nazionale dei biologi per una compiuta attuazione della legge istitutiva che regola l'ordinamento della professione di biologo (legge n. 396 del 24 maggio 1967), che prevede:

a) classificazione e biologia degli animali e delle piante;

b) valutazione dei bisogni nutritivi ed energetici dell'uomo, degli animali e delle piante;

c) problemi di genetica dell'uomo, degli animali e delle piante;

d) identificazione di agenti patogeni (infezzanti ed infestanti) dell'uomo, degli animali e delle piante; identificazione degli organismi dannosi alle derrate alimentari, alla carta, al legno, al patrimonio artistico; mezzi di lotta;

e) controllo e studi di attività, sterilità, innocuità di insetticidi, anticrittogamici, antibiotici, vitamine, ormoni, enzimi, sieri, vaccini e medicinali in genere, radioisotopi;

f) identificazioni e controlli di merci di origine biologica;

g) analisi biologiche (urine, essudati, escrementi, sangue), sierologiche, immunologiche, istologiche, di gravidanza e metaboliche;

h) analisi e controlli, dal punto di vista biologico, delle acque potabili e minerali;

i) funzioni di perito e di arbitratore in ordine a tutte le attribuzioni sopramenzionate;

rilevato che, con lettera del 13 marzo 1975, n. 133 — posizione 2ª pagina — della Divisione IV, Ufficio II, il Ministero ha comunicato all'Ordine nazionale dei biologi che il Consiglio superiore della pubblica istruzione — al cui esame era stata a suo tempo proposta la variazione dei titoli di ammissione alla Scuola di specializzazione in igiene e medicina preventiva — nella riunione del 24 gennaio 1975, ha ribadito l'avviso che alla scuola in parola possono essere ammessi soltanto i laureati in medicina e chirurgia;

considerato che, in forza della cennata decisione, il Ministero ha comunicato alle competenti autorità accademiche delle Università di Genova, Messina, Padova, Torino e Trieste, la relativa modifica per poter accedere alle scuole di specializzazione in igiene e medicina preventiva, talchè ne risultano esclusi i laureati in scienze biologiche, in farmacia, in ingegneria civile, in scienze naturali ed in pedagogia,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga tali circolari discriminanti ed apertamente punitive nei confronti di una categoria di professionisti altamente apprezzata e qualificata e, comunque, in aperto contrasto con la cennata legge n. 396, stanti le materie trattate dalla Scuola di specializza-

zione, che formano oggetto della professione del biologo.

Per sapere, infine, quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda assumere per ovviare al grave inconveniente lamentato.

(4 - 4350)

VIGNOLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, nel giugno 1974, i professori Bonzano Dante (fascicolo n. 1074), ordinario di educazione fisica, Morini Michele (fascicolo n. 1075), ordinario di materie agrarie, e Abbiati Amaele (fascicolo n. 1073), ordinario di lingua inglese, tutti in servizio presso l'Istituto tecnico commerciale di Stato per geometri « Leonardo da Vinci » di Alessandria, presentarono domanda per essere collocati a riposo a norma della legge n. 336 del 24 maggio 1970 e che finora solo una di esse è stata accolta, quella del professor Abbiati Amaele.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere il criterio che è stato usato per determinare l'accoglimento delle domande in questione, tenuto conto che i due più anziani di età e di insegnamento, i professori Morini e Bonzano (quest'ultimo anche invalido di guerra), risultano esclusi.

(4 - 4351)

VIGNOLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che la popolazione di Acqui Terme (Alessandria) è turbata per la notizia del possibile trasferimento del contingente di militari di stanza nella caserma di artiglieria pesante campale « Cesare Battisti », sita in tale città;

se è al corrente della petizione popolare, sottoscritta da migliaia di cittadini ed inviata al Ministero, volta a sottolineare la necessità di esaminare il problema assieme alle autorità locali e provinciali;

i criteri e gli elementi che stanno alla base della ristrutturazione dell'Esercito in fase di esame da parte del Ministero.

(4 - 4352)

CALIA, SPECCHIO, ARGIROFFI, ZANTI TONDI Carmen Paola, CANETTI, MERZARIO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che nel comune di Carapelle, in provincia di Foggia, l'unica farmacia esistente è chiusa dal 14 marzo 1975 per il trasferimento della titolare;

se non intende provvedere con la massima urgenza affinché l'ufficio del medico provinciale intervenga con tutti i mezzi che il caso delicatissimo richiede, onde assicurare ai cittadini il servizio sociale indispensabile e sollevarli del grave disagio, la cui portata è facile immaginare.

(4 - 4353)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se risponde a verità l'assurda decisione di realizzare il costruendo impianto di depurazione relativo alla parte occidentale di Napoli, in prossimità della zona archeologica di Cuma.

L'interrogante sottolinea che l'attuale scelta ubicazionale comporta la distruzione di 30 ettari di terreno fertile ed il definitivo deterioramento dell'ambiente archeologico e turistico, in una zona paesaggisticamente vincolata dal decreto ministeriale 12 settembre 1957, emesso in forza della legge 29 giugno 1939, n. 1497. Eppure la necessità di una sollecita attuazione del progetto è compatibile con la migliore scelta ubicazionale.

L'interrogante fa rilevare che esistono altre aree, forse artatamente ignorate, idonee per realizzare tale depuratore, senza arrecare danni irreversibili all'agricoltura, al turismo ed ai beni culturali.

(4 - 4354)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per fronteggiare lo stato di abbandono dell'antico stabile sito in Roma, in via del Governo Vecchio, n. 108.

(4 - 4355)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per fronteggiare lo stato di abbandono del palazzetto cinquecentesco esistente in Roma, in via del Governo Vecchio, nn. 123 e 123-bis.

(4 - 4356)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per il restauro del chiostro della basilica di Santa Maria in Vado, in Ferrara.

L'interrogante sottolinea che già un progetto di lavori al riguardo risulterebbe predisposto dalla competente autorità locale e che si tratta anche di comprendere in esso lo scalone di accesso al piano superiore ed i dipinti ivi esistenti, per i quali, come per il tutto, si lamenta un deplorabile abbandono.

(4 - 4357)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere se abbia notizia che è in corso l'abusiva costruzione di una grande villa, composta di due fabbricati, a ridosso della Chiesa di Santa Maria del Casale, insigne monumento medioevale, con rari affreschi di argomento sacro e cortese dell'epoca, isolato nella campagna di Brindisi.

Trattasi, invero, di una violazione del programma di fabbricazione del comune di Brindisi, che destina il suolo a zona agricola.

L'interrogante, inoltre, desidera conoscere se vi sia stata, ed in quali termini, un'autorizzazione della competente Soprintendenza ai monumenti, sì che la locale Commissione edilizia abbia potuto autorizzare la ripresa dei lavori, già opportunamente sospesi.

(4 - 4358)

MARIANI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia al corrente dell'utilizzazione frequente dei locali della Direzione provinciale di Bologna da parte di associazioni sindacali e gruppi di sinistra, per manifestazioni che nulla hanno a che fare con le attività dell'ufficio pubblico nell'ambito del quale si svolgono, ma pro-

tese, invece, a propagandare la contestazione e l'eversione puramente di natura politica.

Si chiede, inoltre, se siano stati adottati provvedimenti nei confronti di chi ha consentito l'utilizzazione dei locali in tal senso, il che è vietato dalla legge, dai regolamenti e dalle disposizioni ministeriali.

(4 - 4359)

MINNOCCI. — *Ai Ministri dei beni culturali ed ambientali e del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere il loro parere e quello dei loro Dicasteri sulla Raccomandazione n. 760 e sulla Risoluzione n. 592, relative, la prima, ai limiti della crescita ed ai valori sociali, e la seconda alle conseguenze economiche dei limiti della crescita, approvate dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella sessione di aprile 1975 — su proposta delle Commissioni, rispettivamente, delle questioni sociali e della sanità e delle questioni economiche e dello sviluppo (*Doc. 3591 e Documento 3598*) — ed in particolare per sapere attraverso quali iniziative intendano venire incontro agli scopi ed alle decisioni enunciati in detti testi, sia in sede italiana, sia in sede internazionale.

(4 - 4360)

MINNOCCI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il suo parere e quello del suo Dicastero sulla Risoluzione n. 594, relativa alla situazione in Medio Oriente, approvata dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella seduta del 25 aprile 1975 — su proposta della Commissione degli affari politici (*Doc. 3601*) — ed in particolare per sapere attraverso quali iniziative, in sede internazionale, intenda dar seguito all'appello ed ai suggerimenti formulati in detta Risoluzione.

(4 - 4361)

MINNOCCI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il suo parere e quello del suo Dicastero sulla Raccomandazione numero 759, relativa alla situazione a Cipro, approvata dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella seduta del 24 aprile

1975 — su proposta della Commissione degli affari politici (*Doc.* 3600) — ed in particolare per sapere attraverso quali iniziative, che si auspicano sollecite ed adeguate, il Ministro interrogato intenda dare pratica attuazione alle richieste ed ai suggerimenti formulati in detta Raccomandazione.

(4 - 4362)

MINNOCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Raccomandazione n. 758 e sulla Risoluzione n. 590, relative alla partecipazione collettiva dei giovani, approvate dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella sessione di aprile 1975 — su proposta della Commissione della cultura e dell'educazione (*Doc.* 3590) — ed in particolare per sapere attraverso quali iniziative intenda venire incontro agli scopi ed ai suggerimenti enunciati nei testi approvati, dando anche istruzioni in tal senso al nostro rappresentante permanente in seno al Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, invitandolo a votare in favore delle proposte contenute nella Raccomandazione e nella Risoluzione sopracitate.

(4 - 4363)

GATTONI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso:

che la pianta organica della Pretura di Sant'Anastasia, nel circondario del Tribunale di Napoli, è la seguente: pretori 1, vice pretori onorari 2, cancellieri 2, coadiutori giudiziari 2, segretari 1, commessi giudiziari 1, ufficiali giudiziari 1, aiutanti ufficiali giudiziari 2;

che tale pianta organica, già di per sé insufficiente per i motivi che di seguito si esporranno, è da circa 2 anni ridotta, per quanto attiene alla categoria degli ausiliari della giustizia, a 2 cancellieri, un dattilografo ed un commesso giudiziario;

che manca da oltre 7 mesi l'ufficiale giudiziario e mancano gli aiutanti e che vengono applicati alla Pretura per alcuni giorni la settimana alcuni aiutanti distaccati dall'ufficio unico della Corte d'appello di Napoli;

che il mandamento della Pretura di Sant'Anastasia ha giurisdizione sui comuni di Cercola, Pollena Trocchia, Somma Vesuviana, Volla e San Sebastiano al Vesuvio, per una popolazione di oltre 100.000 abitanti;

che il numero di abitanti è in continuo incremento anche per l'insediamento nella zona di grossi complessi industriali (vedi « Alfa-Sud » di Pomigliano d'Arco);

che i 2 funzionari di cancelleria, pur prodigandosi nel lavoro, non possono da soli far funzionare una così gravosa Pretura;

che, infatti, gli stessi sono impegnati in udienze istruttorie e dibattimentali nei giorni di lunedì, mercoledì, giovedì e venerdì di ogni settimana, con scarsissimo tempo disponibile per l'espletamento dei numerosi e gravosi adempimenti richiesti dalle procedure penali e civili;

che attualmente sono assenti i 2 coadiutori (entrambi donne) per maternità e che, quando sono presenti, riescono solo in parte a far fronte all'enorme lavoro che affluisce quotidianamente nella Pretura, con sensibile aumento in ogni ramo del servizio;

che le numerose norme nuove in materia di procedura penale e l'incremento del lavoro in materia civile (per l'aumento del valore di competenza del pretore nelle controversie di lavoro), nonchè i numerosi adempimenti richiesti per l'esecuzione della legge sull'adozione speciale, rendono indispensabili l'aumento della pianta organica e la copertura di tutti i posti di lavoro;

che, infatti, come è emerso anche da una circolare inviata, al presidente del Tribunale di Napoli, dal pretore di Sant'Anastasia, nel biennio 1973-74, su 6.043 procedimenti penali pervenuti alla Pretura (numero, questo, che aumenterà certamente nel biennio 1975-76), sono state emesse 664 sentenze, 880 decreti penali, 2.985 provvedimenti istruttori e si sono tenute 77 udienze dibattimentali;

che nello stesso periodo, su 599 cause civili pervenute, sono state emesse 147 sentenze;

che, continuando a questo ritmo, fra qualche anno la Pretura di Sant'Anastasia sarà sommersa dal lavoro arretrato, difficil-

mente smaltibile, con conseguenze gravissime per chiunque dovesse far valere i propri diritti innanzi a quel pretore,

tutto ciò premesso, e ritenuto che la situazione viene analogamente valutata anche dalla presidenza della Corte d'appello di Napoli e dalla Procura generale di quella città, al fine di una più rapida e serena amministrazione della giustizia, si chiede di sapere quali provvedimenti urgenti si intendono prendere, anche al fine di coprire i posti di lavoro previsti dall'attuale pianta organica, in attesa dell'ampliamento di quest'ultima.

(4 - 4364)

DE LUCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se il Governo sia a conoscenza del fatto che, nella solenne manifestazione del 3 maggio 1975 al Teatro alla Scala per la celebrazione del XXX anniversario della Liberazione — con la presenza delle maggiori autorità regionali, delle rappresentanze di tutte le formazioni partigiane, con larghe rappresentanze della Resistenza europea — la Democrazia cristiana è stata esclusa dal conferimento della cittadinanza onoraria di Milano dato agli esponenti dei Partiti comunista, socialista, d'azione e liberale, che parteciparono, con la Democrazia cristiana, al Comitato di liberazione nazionale Alta Italia, e per sapere, altresì, quale azione esso intenda svolgere per far riparare tale grave offesa alla verità storica ed all'unità della Resistenza italiana.

(4 - 4365)

GAUDIO. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Premesso che la chiesa di Santa Maria delle Grazie, con annesso convento già degli Osservanti, sita nel comune di Aiello Calabro (Cosenza), figura tra i monumenti soggetti a vincolo;

considerato che l'edificio, costruito nel '500, con decorazioni di epoca settecentesca, riveste particolare valore storico-artistico, presentando un ornatissimo frontale barocco nella cappella gentilizia Cybo Malaspina, ove si conservano un altare dal fondo architettonico assai elaborato in marmi policromi, un

affresco della fine del '400, per tradizione proveniente dal distrutto primitivo convento francescano della contrada « Alzinetta », una statua lignea seicentesca di bottega artigiana locale ed un altorilievo marmoreo rappresentante l'« Annunciazione », che si attribuisce al Gaggini;

tenuto presente, altresì, che la chiesa ha grande importanza anche dal lato religioso, essendo meta di pellegrinaggi delle popolazioni dei comuni limitrofi, le quali professano particolare devozione per la miracolosa immagine della Vergine che in essa si venera;

tenuto conto dell'attento sopralluogo eseguito da un tecnico della Soprintendenza ai monumenti ed alle gallerie della Calabria, dalla cui ampia e precisa relazione si rileva che la chiesa, il cui tetto è in gran parte caduto per fatiscenza delle strutture portanti, trovasi in stato di assoluta precarietà e che, pertanto, urge un tempestivo intervento al fine di salvare l'importante edificio,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intendano adottare per evitare che tale opera storico-artistico-religiosa sia destinata ad immancabile, definitiva rovina.

(4 - 4366)

ZUGNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se non ritenga urgente intervenire, nei modi opportuni, per una piena applicazione della legge 2 aprile 1968, n. 482, sulla « disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private ».

Sono note, infatti, le difficoltà che incontrano mutilati ed invalidi per servizio, o vittime mutilati o invalidi di guerra, o vittime civili di guerra per usufruire di loro precisi diritti, ai fini del collocamento, onde si rendono indispensabili ed urgenti norme chiarificatrici che consentano una soluzione globale del problema del collocamento.

(4 - 4367)

ZUGNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se sia a conoscenza delle difficoltà in cui è costretta a vivere l'Unione nazionale mutilati per servizio, e specialmente il suo personale periferico, e

quali urgenti provvedimenti intenda adottare al fine di consentire alla predetta Unione il pieno adempimento degli obblighi di assistenza a cui è tenuta nei confronti della benemerita categoria.

Con l'occasione, l'interrogante ritiene urgente che si provveda ad un adeguato stanziamento valutabile ad almeno 700 milioni di lire, da destinare alle spese derivanti:

a) dall'attuazione della legge 20 marzo 1975, n. 70, per quanto riguarda il personale della sede centrale dell'UNMS;

b) dall'attuazione della legge stessa per quanto riguarda la sistemazione in ruolo del personale periferico già in servizio;

c) dall'assunzione del personale, con il rispetto delle norme contenute nella citata legge 20 marzo 1975, n. 70, indispensabile per assicurare alle sezioni provinciali un effettivo funzionamento, consentendo ai dirigenti elettivi di svolgere più efficacemente le funzioni previste dallo statuto.

Si ritiene, altresì, urgente che siano accolte le ripetute istanze avanzate dal Ministero dell'interno relative all'aumento del contributo statale da lire 150 milioni annui, qual è attualmente, ad una misura pari a quella decisa per le associazioni similari di categoria (Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra, Associazione nazionale vittime civili di guerra), onde permettere all'UNMS di svolgere pienamente le sue funzioni istituzionali per la tutela e l'assistenza dei mutilati ed invalidi per servizio e dei familiari dei caduti per servizio.

(4 - 4368)

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 18 giugno 1975

PRESIDENTE. Essendo stati esauriti tutti gli argomenti previsti dall'ultimo calendario dei lavori dell'Assemblea, la seduta di domani, 23 maggio 1975, non avrà più luogo.

Il Senato tornerà a riunirsi mercoledì 18 giugno in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10

Interrogazioni.

ALLE ORE 17

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

BARTOLOMEI. — Modifiche dell'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato (288).

ARENA ed altri. — Modificazioni all'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato (337).

CUCINELLI e VIVIANI. — Nuove disposizioni sulla nomina a sostituto avvocato generale dello Stato ed adeguamento dei ruoli organici degli avvocati e dei procuratori dello Stato (426).

PIERACCINI ed altri. — Modifiche dell'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato (684).

Modifiche all'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato (1573).

II. votazione del disegno di legge:

MEDICI ed altri. — Ordinamento della professione di dottore agronomo e di dottore forestale (1481).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. TAMBRONI ARMAROLI ed altri. — Proroga della legge 18 marzo 1968, n. 294, concernente la determinazione dei premi dovuti all'INAIL dagli artigiani senza dipendenti (1237).

2. CARRARO e FOLLIERI. — Disciplina del condominio in fase di attuazione (598).

IV. Discussione di disegni di legge di ratifica di trattati internazionali.

INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

FERMARIELLO, ABENANTE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

se risulti a verità che, in provincia di Napoli, nella zona nolana, industriali conser-

vieri e mediatori avrebbero costretto i produttori agricoli a cedere il prodotto a prezzo vile;

quali conclusioni abbia avuto la laboriosa inchiesta promossa al riguardo dal prefetto di Napoli.

(3 - 1456)

POERIO, ARGIROFFI, PELUSO, SCARPINNO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che, sabato 18 gennaio 1975, ha avuto luogo una manifestazione nella piana di Rosarno, organizzata da Alleanza dei contadini, Coltivatori diretti, UCI, CGIL, CISL, UIL ed organizzazioni cooperative agricole, con l'adesione della DC, del PCI e del PSI, per:

rivendicare il ritiro delle arance da parte dell'AIMA ad un prezzo remunerativo;

utilizzare il prodotto conferito per allargare i consumi popolari e per evitarne la distruzione perchè il prezzo aumenti;

sospendere l'aumento dei prezzi dei concimi chimici e dei mezzi tecnici necessari all'agricoltura;

finanziare tempestivamente l'attuazione del piano agrumicolo.

In Calabria sono investiti nella coltura dell'arancia 23.189 ettari specializzati e 2.811 in colture promiscue, rispettivamente, con una produzione di 2.500.000 quintali nel totale (Calabria), di cui 1.800.000 quintali nella provincia di Reggio.

Per quanto riguarda il mandarino (anche se non si manifesta la crisi come nello scorso anno), gli ettari investiti nella regione sono 6.000 circa, con una produzione di quintali 570.000, di cui 250.000 nella sola provincia di Reggio.

I prezzi dell'arancia attualmente si aggirano sulle 20-25 lire al chilogrammo.

Sono interessati al problema coltivatori diretti, fittavoli, coloni, partecipanti ed alcuni grossi proprietari, ma la più colpita è la piccola e media impresa agricola.

Dalla manifestazione è emersa la necessità di far conferire il prodotto in base al meccanismo MEC-AIMA, nell'interesse dei produttori e dei consumatori.

(3 - 1462)

PAPA, FERMARIELLO, VALENZA, ABENANTE, LUGNANO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

quali iniziative urgenti si intendono adottare per impedire nel modo più assoluto il licenziamento, da parte della direzione della « General Instrument », sede di Giugliano (Napoli), di 314 operai;

quali sono i dati aggiornati e complessivi dei licenziamenti e del ricorso alla cassa integrazione nell'area napoletana e con quali mezzi concreti il Governo ritiene di far fronte ad una situazione che, giorno per giorno, diventa sempre più pesante.

(3 - 1463)

GIOVANNETTI, VIGNOLO, FERMARIELLO, GAROLI, BIANCHI, COLOMBI, ZICCARDI, BACICCHI, BOLLINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Vivamente preoccupati per le notizie che quotidianamente provengono dalle diverse parti del Paese circa gli attacchi ai livelli di occupazione ed il massiccio ricorso alla cassa integrazione guadagni, della quale è previsto un consistente disavanzo a fine 1975; allarmati per le notizie che provengono dai diversi Paesi della Comunità europea in ordine ai licenziamenti che interessano nostri lavoratori ed in relazione alle misure poste in atto dal padronato e dal Governo svizzeri, che riguardano i lavoratori stagionali ed i frontalieri;

tenuto conto che il calo dei livelli occupazionali, le riduzioni salariali operate con la cassa integrazione, congiuntamente al processo inflazionistico, ed il pauroso aumento del costo della vita aggravano la condizione generale dei lavoratori e più gravemente quella dei pensionati, non tutelati da un congegno di difesa adeguato del livello delle pensioni,

gli interroganti chiedono di conoscere:

i dati relativi all'esatta portata dell'attacco ai livelli di occupazione, riferiti ai diversi settori produttivi e merceologici e ripartiti sul piano territoriale;

i dati a conoscenza del Ministero sulla situazione in atto nei Paesi della Comunità e nella Confederazione elvetica, riferiti ai nostri lavoratori;

i dati sul ricorso alla cassa integrazione guadagni, sia ordinaria che straordinaria, dell'industria e dell'edilizia;

quali misure si stanno predisponendo per avviare un'inversione di tendenza, allo scopo di operare una reale difesa dei livelli occupativi e per onorare gli impegni d'investimento assunti con le organizzazioni sindacali, in relazione ai posti di lavoro contrattati;

quali orientamenti presiedono in ordine ad un piano di interventi straordinari in agricoltura, per opere sia irrigue che di forestazione, mediante la definizione di un piano di emergenza finalizzato ad obiettivi di occupazione;

quali provvedimenti si intendono attuare per la tutela da assicurare ai nostri emigrati, ai quali — fra l'altro — viene suggerito di non rimpatriare;

come si intende fronteggiare il pesante passivo della cassa integrazione, evitando l'abuso al ricorso del prelievo degli avanzi di gestione e tenuto conto delle rivendicazioni relative alla riforma della cassa integrazione, al salario minimo garantito ed alle esigenze finanziarie necessarie per far fronte all'adeguamento dei livelli pensionistici.

(3 - 1491)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere a che punto sia la preparazione della partecipazione italiana alla celebrazione dell'Anno della donna e per essere informata delle iniziative che il Governo intenda prendere perchè la posizione del nostro Paese sia degnamente illustrata ed il nostro contributo sia ragionato ed efficace, si da evitare gli errori e le carenze in cui si è incorso in precedenti, altrettanto importanti, occasioni.

(3 - 1477)

FERMARIELLO, ABENANTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — In considerazione del fatto che la SIP risulta favorita, in materia di collocamento, da un decreto ministeriale che le permette l'assunzione nominativa del personale, si

chiede di sapere quali misure urgenti si intendano adottare per impedire inammissibili privilegi che favoriscono, ancora oggi, discriminazioni e clientelismo nelle assunzioni e se, più in generale — dopo tanti impegni solennemente assunti — si pensi di giungere ad una riforma del collocamento che consenta di organizzare il mercato del lavoro in rapporto alle esigenze di sviluppo economico del Paese.

(3 - 1510)

PITTELLA, CORRETTO, BLOISE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che una situazione insostenibile si è verificata nel primo Policlinico dell'Università di Napoli per carenza di aule, per mancanza di supporto clinico e di laboratorio alla didattica e per carenza di biblioteche;

che un grave stato di tensione è stato denunziato dagli organi di stampa (« Il Mattino », il « Corriere di Napoli », il « Roma » nell'edizione del 12 dicembre 1974), già d'altronde prevedibile dalla lettura della mozione votata dalla facoltà il 9 dicembre 1974 e sottolineato dalla protesta degli studenti dell'11 dicembre 1974, dove si individuano le molteplici disfunzioni della prima facoltà di medicina e si suggerisce quale rimedio l'utilizzazione dei locali vuoti della seconda facoltà di medicina, dei supporti clinici e di laboratorio e della biblioteca di quella facoltà;

che tale tensione sta raggiungendo punte elevate e pericolose e prelude a disordini non facilmente contenibili;

che l'adempimento degli obblighi legali connessi con lo svolgimento di un regolare anno accademico è fortemente compromesso;

che le esercitazioni sono irrealizzabili;

che la spaccatura tra gli studenti della provincia non forniti di mezzi economici adeguati e quelli privilegiati della città, in condizioni di accedere facilmente alla seconda facoltà, sta diventando incolmabile,

gli interroganti chiedono di conoscere quale responsabile intervento il Ministro vorrà attuare per porre rimedio ad una situazione divenuta ormai insopportabile.

(3 - 1395)

CUCINELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza:

1) che gli insegnanti di ruolo dipendenti dal Provveditorato agli studi di Benevento da tempo non ricevono regolarmente, alla scadenza mensile, il loro stipendio;

2) che tale stato di cose si è andato sensibilmente aggravando negli ultimi mesi;

3) che alla fine di novembre 1974 sono stati costretti a scioperare per 2 e 3 giorni per ottenere quanto ad essi dovuto;

4) che, malgrado la circolare ministeriale che fissava il termine del giorno 13 per il pagamento della tredicesima, la stessa è stata pagata nei giorni 18 e 19;

5) che, infine, lo stipendio di dicembre è stato percepito dagli interessati dopo oltre 20 giorni dalla data prescritta, con enorme disagio morale e materiale ed anche con qualche protesta cambiario, senza alcuna colpa dell'insegnante;

6) che, a distanza anche di anni, molti insegnanti attendono invano l'applicazione degli scatti biennali e delle quote aggiuntive di famiglia.

Si chiede, pertanto — con urgenza — quali dettagliati provvedimenti si intendono adottare per porre fine a tale inconcepibile stato di cose, lesivo degli interessi e del buon nome di una tanto benemerita categoria.

(3 - 1461)

PIOVANO, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, PETRELLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali interventi siano stati operati o previsti per sanare la grave situazione riguardante la VII scuola media statale di Monza e per soddisfare le legittime esigenze dei genitori degli alunni di quella scuola, i quali già hanno attuato una manifestazione che ha comportato il blocco delle lezioni per 2 giorni e minacciano altre forme più incisive di protesta, non esclusa quella di ritirare i figli dalla scuola.

Gli interroganti ricordano che tale stato di cose è stato provocato dal continuo avvicinarsi di professori: basti, come esempio a tale riguardo, citare il fatto che in una stessa classe, in un anno e mezzo, si sono

succeduti ben 7 insegnanti di lettere e 3 di inglese.

Poichè, da ultimo, anche le ripetute promesse di intervento del competente Provveditorato si sono rivelate illusorie, gli interroganti reputano opportuno richiamare l'attenzione del Ministro sulla situazione e richiedono le relative informazioni.

(3 - 1485)

NENCIONI, PLEBE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che al liceo « M. Azzarita » di Roma, in seguito ai frequenti e ripetuti atti di insubordinazione da parte degli studenti, il collegio dei professori, in data 7 febbraio 1975, ha preso un provvedimento disciplinare, a maggioranza, sospendendo per un giorno dalle lezioni soltanto 11 allievi, cioè i più facinorosi;

se è, altresì, a conoscenza del fatto che il preside del liceo, professor Gesumino Agliotti, ha preso unilateralmente ed illegittimamente, in data 17 febbraio, la decisione, pubblicata nell'atrio della scuola (ma non comunicata ufficialmente a nessun membro del collegio dei professori), di sospendere tale punizione in attesa dell'elezione e della costituzione del consiglio di disciplina, che dovranno avvenire nei prossimi giorni in base ai noti decreti delegati.

Tenendo presente che il provvedimento del preside del liceo « Azzarita » pretende di fondarsi sull'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1955, n. 766, che prevede, invece, il ricorso gerarchico al provveditore agli studi, e solo successivamente al Ministro, si chiede di sapere se è a conoscenza che, invece, le motivazioni del provvedimento in questione sono:

1) un fantomatico ricorso di un non meglio identificato gruppo di genitori degli alunni rivolto al Ministero invece che al provveditore;

2) un non meno imprecisato « invito verbale » di un non meglio identificato funzionario del Ministero;

3) la consultazione dei « collaboratori della presidenza », laddove la decisione era stata presa dal collegio dei professori.

Gli interroganti chiedono, inoltre, al Ministro di sapere:

se non ravvisi, in tutto l'operato del preside del liceo « Azzarita » di Roma, un comportamento quanto meno illegittimo e lesivo della dignità e della sovranità del collegio dei professori;

se non ritenga tale provvedimento solo un deplorabile atto di accondiscendenza alla volontà di agitatori di parte, al fine di strumentalizzare un onesto e libero atto del corpo insegnante, preso al solo scopo di salvaguardare la libertà dell'insegnamento dall'azione di facinorosi, nell'ambito della campagna elettorale in corso;

quali provvedimenti intenda prendere, sia per ottenere il rispetto di un atto del collegio dei professori, sia nei confronti di un preside che, abusando dei suoi poteri e del suo ufficio, deforma financo la legge per fini quanto meno di demagogica propaganda elettorale.

(3 - 1543)

PITTELLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Premesso:

che da molti mesi sono frequenti i contatti tra alcuni uomini politici del comune di Maratea (Potenza) ed il gruppo SEMI-ENI e che risulta notorio un prossimo investimento SEMI in località Castrocucco di Maratea, a scopo turistico;

che ciò comporterebbe l'eliminazione delle uniche industrie esistenti in tutta la valle del Noce, sostituendo, ai 180 posti di lavoro della PAMAFI ed ai 380 posti di lavoro della « Lebole », 550.000 metri cubi di cemento, con occupazione solo stagionale di circa 90 operai, a lavoro ultimato;

che cooperative già costituite sarebbero in grado di gestire le industrie esistenti;

che ampie zone collinari adiacenti al mare potrebbero più idoneamente accogliere gli impianti turistici del gruppo SEMI, senza turbare l'armonia di una delle poche spiagge non devastate dal cemento in tutta la costiera tirrenica,

si chiede di sapere quali azioni intende svolgere il Ministro per evitare un sicuro scempio delle bellezze naturali di Maratea e per dare tranquillità ad una popolazione

che oggi attraversa uno stato di ansia e di preoccupazione facilmente intuibile.

(3 - 1113)

MURMURA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Numerose, giustificate e motivate richieste delle autorità politiche ed amministrative, nonché delle forze sindacali e culturali del circondario di Vibo Valentia, lamentano il mancato incremento del numero degli addetti agli stabilimenti AGIP, « Nuovo Pignone » e « SNAM-Progetti » di Vibo Valentia, il cui sorgere aveva creato notevoli speranze e sostanziate attese nelle categorie lavoratrici.

In queste ultime settimane, anche alla luce delle ripetute dichiarazioni del Governo, impegnatosi a dare vita a maggiori investimenti nel Mezzogiorno, la situazione nella città di Vibo Valentia è divenuta più preoccupante, tanto che quel Consiglio comunale si è a lungo interessato al delicato argomento, sollecitando maggiore occupazione specie al « Nuovo Pignone » ed alla « SNAM-Progetti ».

L'interrogante, nel sollecitare la volontà politica del Governo nelle dette direzioni, chiede di conoscere quali ragioni hanno sino ad ora impedito il soddisfacimento del legittimo diritto delle genti calabresi e l'adempimento del dovere promozionale delle Partecipazioni statali.

(3 - 1120)

MURMURA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quale fondamento hanno le notizie circa un notevole astensionismo nello stabilimento « Nuovo Pignone » di Vibo Valentia, nonché quali provvedimenti intenda l'azienda assumere, ove il fatto fosse ingiustificato, per evitare detto anomalo comportamento. Infatti, le eventuali colpe di pochi non devono, a parere dell'interrogante, nuocere ai molti che attendono.

(3 - 1121)

MANCINI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Il futuro dell'azienda agricola di Maccarese è da anni al centro di un intenso dibattito e di un'impegnata azio-

ne sindacale. La graduale smobilitazione di tale azienda non è più solo una minaccia, ma una deplorabile realtà, sia pure in parte motivata con l'espansione delle strutture aeroportuali dello scalo internazionale di Fiumicino. Sta di fatto che la più grande azienda agricola gestita dalle Partecipazioni statali, anche a causa di errori e di scelte di conduzione compiuti dalle direzioni aziendali che si sono succedute, nonché di una volontà politica tanto deprecabile quanto sottaciuta, rischia di scomparire, in stridente contrasto con i conclamati impegni di un qualificato rilancio dell'agricoltura italiana ai fini di un'attenuazione del grave passivo della nostra bilancia alimentare.

A rendere più torbida la vicenda della « Maccarese » intervengono ogni giorno preoccupanti notizie su una parziale destinazione dell'attuale superficie agraria a lottizzazioni non meglio definite, ma che lasciano presumere l'esistenza di disegni edilizi speculativi conformi al processo in atto di terziarizzazione di tutta la zona costiera.

Tenendo conto del fatto che il Governo non ha inteso rispondere ad altre interrogazioni da tempo presentate dall'interrogante, si chiede di sapere:

qual è la precisa scelta che il Governo intende adottare sul destino della « Maccarese », in considerazione del fatto che in essa trova impiego una manodopera agricola specializzata di oltre 800 unità e che l'azienda si estende alle porte del vasto mercato romano ed è al centro di un esteso comprensorio agricolo a prevalente conduzione diretto-coltivatrice;

se il Ministro intende mantenere valido l'impegno — già assunto dal precedente titolare dello stesso Ministero, onorevole Gullotti — relativo all'esame della proposta concernente l'assunzione in affitto dal Pio Istituto di Santo Spirito di 2.046 ettari allo scopo di estendere le dimensioni dell'azienda di Maccarese, di assicurare l'attuazione

di programmi di potenziamento zootecnico e di trasformazione agraria e di garantire l'occupazione di tutto il personale dipendente, compreso quello attualmente impegnato nell'azienda di Castel di Guido;

entro quale termine il Ministro intende costituire e convocare la Commissione composta dai rappresentanti delle Partecipazioni statali, della Regione Lazio e dei sindacati per definire i modi ed i tempi dell'operazione di cui al punto precedente, tenendo conto che essa viene oggi facilitata dalla nuova normativa che vieta agli Ospedali riuniti, nell'ambito del riassetto dell'assistenza pubblica, di esercitare la funzione di imprenditore agricolo e che il patrimonio fondiario ospedaliero viene affidato alla Regione Lazio, la quale dovrà destinarlo a trasformazione agraria e ad un indirizzo produttivo pubblico atto a soddisfare le crescenti necessità del mercato.

(3-1409)

RATIFICHE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

1. Ratifica ed esecuzione della Convenzione concernente la competenza delle autorità e la legge applicabile in materia di protezione dei minori, adottata a L'Aja il 5 ottobre 1961 (1790).

2. Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa al rimpatrio dei minori, firmata a L'Aja il 28 maggio 1970 (1808) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 21,10).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari