

f1

si

1

FEDERAZIONE ITALIANA ASSOCIAZIONI PARTIGIANE (F. I. A. P.)
UNIONE ROMANA DELLA RESISTENZA

IL PRESIDENTE

ROMA, LI 18 gennaio 1968
PIAZZA ADRIANA N. 5 - TEL. 653.808

RACCOMANDATA E.R.

RISERVATA-PERSONALE

On.le Prof. FRANCESCO DE MARTINO
Segretario Nazionale
PARTITO SOCIALISTA UNITARIO

00186 - R O M A

Via del Corso N°. 476

Caro De Martino,

ti rimetto copia dell'appunto rimesso ieri a Nenni che - nel Tuo Ufficio-me ne fece richiesta l'altra sera a conclusione della conversazione ch'ebbi con lui, prima che iniziasse il colloquio con Te sui noti argomenti.

Credo d'aver fatto bene l'altra sera a parlargli chiaro sia sulla situazione generale che di giorno in giorno va deteriorandosi (come si fa ad opporsi alla inchiesta parlamentare?), sia sull'errato e timido comportamento di Tremelloni che, pel suo modo di intendere, ha danneggiato la situazione e compromesso il partito. Questi - come dissi - sono i motivi per cui dopo circa un anno di collaborazione, ora non lo vedo nè gli scrivo più. Penso di aver fatto il mio dovere, ma lui non ha avuto coraggio di compiere il suo, seguendo una strada sbagliata.

Per quanto riguarda le notizie di cui all'appunto allegato in copia, bisogna fare di tutto per evitare la nomina del Gen. Vedovato a Capo di Stato Maggiore della Difesa.

Le Forze Armate, specie gli elementi sani, non vogliono politicanti, nè strumenti (pericolosi) nelle mani di politici. Il giudizio sull'intera classe dirigente è del tutto sfavorevole e non solo negli alti gradi militari. In genere lo spettacolo offerto è assai triste! Ed ~~in vano~~ sono stati i miei tempestivi avvertimenti...

Per attaccamento al partito (cui rimango fedelmente disciplinato) e per evitare che la situazione possa ampliarsi, degenerare ed investire ogni settore, seguo gli eventi, ingoiando, però, veleno quotidianamente, sorretto soltanto dall'amore alle Istituzioni e fedeltà agli ideali per cui tanto sangue versarono i nostri migliori fratelli.

Anche dei nostri Ministri - come già precisato a voce - si parla

FEDERAZIONE ITALIANA ASSOCIAZIONI PARTIGIANE (F. I. A. P.)

UNIONE ROMANA DELLA RESISTENZA

Segue lettera-raccomandata r.r.
all'On.le Prof. Francesco
De Martino del

ROMA, LI 18 gennaio 1968

PIAZZA ADRIANA N. 5 - TEL. 653.808

IL PRESIDENTE

2)

male. Forse Pieraccini avrebbe fatto meglio a dimettersi. Senza con ciò nulla accettare o pregiudicare, ma per l'opinione pubblica...

Sol che sorga il sospetto, il socialista (a differenza dei D.C.) si dimette e lascia libero corso all'accertamento ed alla Giustizia, (sia pure per tattica) data la critica situazione di sapore qualunquista.

Tutte le soluzioni presentano due aspetti, certo. Ma com'è possibile per socialisti continuare in queste condizioni?

Desidererei vederTi. Stamane ho telefonato invano.

Ci vedremo domenica a Napoli.

Abbracci

In fretta tuo affue

Stigliano

Alligati: Uno

APPUNTO RISERVATO

E' assolutamente sconsigliabile VEDOVATO, Capo di Stato Maggiore Generale alla Difesa: suprema carica da cui dipendono tutti gli altri Capi di Stato Maggiore, tutte le Forze Armate compreso il SIFAR.

In tal caso sarebbe meglio lasciar stare le cose come stanno fino alle elezioni. Sarebbe cioè il minor male.

Il Gen. VEDOVATO, tra l'altro, in un solo anno (1967) ha avuto tre promozioni:

- a) Comandante 3° Corpo d'Armata a MILANO
- b) F.T.A. a VERONA
- c) Capo di Stato Maggiore dell'Esercito (in sostituzione del Gen. De Lorenzo).

Buona e corretta norma consiglia la permanenza a tale posto in quanto i frequenti mutamenti turbano le già turbate Forze Armate.

E' persona di Andreotti, maggiore responsabile delle degenerazioni su cui la Commissione dovrà portare innanzi l'annunciata indagine. Il Vedovato è ritenuto da Colleghi ed inferiori di una determinata corrente politica e di preciso indirizzo andreottiano.

Anche la Marina e l'Aeronautica ne soffrirebbero.

Come Capo di Stato Maggiore Generale alla Difesa occorre un Ufficiale del tutto estraneo alle ultime vicende. Un Generale del prestigio (ed imparzialità) come Beolchini, oppure un Ammiraglio come Cantù o Michelagnoli.

Augusto L. 17 anni
10.1.68
mg

Napoli 14.8.971

ENTE AUTONOMO VOLTURNO - NAPOLI

IL PRESIDENTE

questa mia ^{Caro Francesco,} lettera ti perverrà dopo il Ferragosto, cioè dopo che ti sarai un po' ritemperato.

L'ultima sventura (quando più eri occupato, fino ad oggi, con i più cordiali saluti, mi pregio di farti più affrettati che allegri, e che poi a voce ti illustrerai più ampiamente. In quel periodo di tua grande foga non ritenermi ulteriormente affrettati).

Ora provvedo. Trattando potrai darti un sguardo. Poi si concederà un incontro.

Per ora non vengo di persona per lasciarti in pace. Ci vedremo più in là -

Cordialmente
P. Schiano

4

1) Presunto accordo Boeing-Giappone

Non risponde assolutamente a verità la notizia di un accordo stipulato tra la Boeing e Ditte giapponesi per aerei STOL. Risulta peraltro che tali Ditte stanno esercitando una forte pressione sulla Boeing per poter sostituire l'Aeritalia nel caso in cui il programma Aeritalia-Boeing non fosse approvato dal Governo italiano. Risulta anche che la Boeing ha in corso altre trattative con Ditte giapponesi per velivoli convenzionali.

2) Impegno di collaborazione esclusiva della Boeing con l'Aeritalia nel campo dello STOL.

Come risulta dal paragrafo 9 del documento aggiuntivo (allegato 1) al Memorandum of Understanding firmato in data 25 maggio 1971: "La Boeing è impegnata a lavorare soltanto con l'Aeritalia per lo sviluppo di un aeroplano commerciale STOL a getto".

Inoltre, come risulta dal par. 3 dello stesso documento: "La Boeing e l'Aeritalia coopereranno per ogni possibile aeroplano V/STOL che potesse risultare più richiesto per la produzione in luogo dell'aeroplano STOL previsto. Questo impegno è fondamentale nel nostro accordo", ecc.

3) Eventuale ritiro Boeing al termine della III fase del programma.

L'ipotesi di abbandono da parte Boeing potrebbe essere solo conseguente a una valutazione negativa del progetto, nel quadro del mercato prevedibile a quel momento, basato su elementi emergenti dal rapporto finale che sarà congiuntamente compilato.

In tal caso, a quel momento, le parti potrebbero concordare l'utilizzo di quanto acquisito nel corso della III fase ai fini di sviluppare un diverso progetto di aereo più avanzato e più rispondente alle esigenze di mercato emerse.

In caso invece di divergenze sulle decisioni da assumere al termine della III fase, qualora l'Aeritalia ritenesse conveniente, per ragioni tecnico-economiche, di procedere egualmente nel programma senza la Boeing, potrebbe disporre - in base a clausole cautelative inserite nell'accordo - dell'ulteriore supporto che ritenesse necessario richiedere alla Boeing. In tal caso, l'Aeritalia potrebbe trovare in campo europeo associati disposti a proseguire il programma sostituendosi alla Boeing per la ripartizione dei costi non ricorrenti relativi all'ultima fase di produzione.

Al riguardo, si fa presente che importanti Ditte di costruzioni aeronautiche europee hanno già dimostrato interesse al programma (ad esempio: Dassault, Messerschmitt-Bölkow-Blohm).

4) Slittamento delle date previste dal documento Aeritalia per l'inizio delle fasi e per la adozione dei provvedimenti legislativi

In attesa che intervenisse l'approvazione governativa e l'adozione dei provvedimenti di legge conseguenti, l'Aeritalia, ai fini di non far decadere l'impegno Boeing, con rischio calcolato, ha già iniziato la collaborazione alle fasi di ricerche e studio inviando un gruppo di circa 40 tecnici a Seattle.

Qualora fosse comunicata nei prossimi giorni alla Aeritalia da parte governativa l'approvazione di massima del programma, il Memorandum of Understanding si trasformerebbe in accordo definitivo.

L'Aeritalia ritiene che in tal caso sarebbe sufficiente e necessario che i provvedimenti legislativi occorrenti e la conseguente Convenzione con l'IMI fossero definiti entro settembre p. v.

5) Portata della clausola relativa all'eventuale assistenza finanziaria.

Il solo impegno che figura alla pag. 8 del Memorandum of Understanding è quello di "considerare la possibilità di assistere la Boeing per quanto possibile nel finanziamento dei costi di ricerche e sviluppo inclusi nella quota Boeing, con l'intesa che tale eventuale finanziamento sarà fornito per il tempo in cui tali problemi finanziari esistessero e per la durata che, in ogni caso, non potrebbe estendersi al di là della fine del 1974. Nel caso in cui tale assistenza finanziaria fosse fornita dall'Aeritalia, le parti concordano che essa sarà soggetta ad un accordo specifico". E' chiaro pertanto che esiste soltanto l'impegno di considerare tale eventualità, che il problema riguarderebbe l'Aeritalia e non avrebbe alcun riflesso sugli impegni di Governo.

Al riguardo è da considerare che la situazione finanziaria della Boeing appare oggi più solida a seguito di considerevoli contratti ottenuti in campo militare.

6) Quesiti riguardanti la partecipazione italiana al sistema dell'aereo nel suo complesso.

Il programma concordato tra Aeritalia e Boeing e gli impegni relativi riguardano lo studio e la progettazione del sistema completo dell'Aereo STOL. Riguardano ancora la realizzazione della cellula completa dell'aereo e il completo montaggio dei velivoli.

Per quanto riguarda, da un lato, gli equipaggiamenti di bordo e la accessoristica, ed all'altro, i motori, si riassume qui quanto già esposto precedentemente in argomento.

Per quanto concerne gli equipaggiamenti, si ritiene che sarà possibile produrre in Italia, mediante opportuni accordi di collaborazione, una ragguardevole parte degli equipaggiamenti non di serie richiesti dal nuovo velivolo; Ditte italiane operanti nel settore specifico possano trarre notevole volume di lavoro dal programma proposto.

Per quanto concerne i motori, si conferma la possibilità di svolgere circa il 50% del lavoro in Italia.

Qualora il Governo ritenesse opportuno un più impegnativo inserimento dell'industria italiana in questo settore, mediante la partecipazione allo studio e sviluppo dei nuovi motori turbofan, si ritiene che ciò sarebbe possibile attraverso una partecipazione italiana di circa il 20-25% ai relativi costi non ricorrenti con possibilità di recupero sulla produzione. Più precise indicazioni al riguardo sono state già fornite al CIPE.

All. 1.

6 agosto 1971

TELEX

DA BOEINGAIR

A C.H. SLATER

PREGO TRASMETTERE IL SEGUENTE MESSAGGIO ALL'ING. BALDINI

LA BOEING E' IMPAZIENTE DI PROCEDERE QUANTO PRIMA CON L'ACCORDO CON LA AERITALIA PER IL PROGRAMMA STOL. L'UNICO ALTRO NOSTRO RAPPORTO DI COLLABORAZIONE NEL CAMPO DEI VELIVOLI CIVILI E' CON LA DE HAVILLAND OF CANADA PER LO SVILUPPO DI UN AEREO STOL INTERIM CHE NON SOLO FAVORISCE L'INTERESSE DELLA BOEING E DELL'AERITALIA, MA VA ADDIRITTURA AD INTEGRARE E AD APPOGGIARE QUELLO OGGETTO DELL'ACCORDO RAGGIUNTO TRA LE NOSTRE RISPETTIVE SOCIETA'. SIAMO DELL'AVVISO CHE LA COLLABORAZIONE TRA LA BOEING E L'AERITALIA, SE SCRUPOLOSAMENTE SVILUPPATA, OFFRIRA' AD ENTRAMBE L'OPPORTUNITA' DI OCCUPARE UNA POSIZIONE DI AVANGUARDIA NEL CAMPO DEGLI AVIOGETTI STOL CIVILI A TECNOLOGIA AVANZATA.

F.TO / T. A. WILSON

Traduz./269/cd
6/8/71

TO STA 650 TOP PRIORITY

FM STA 613 NBR 53/BE RENTON WASH 8-5-71

C H SLATER

61688 BOEINGRO

PLEASE DELIVER THE FOLLOWING MESSAGE TO MR BALDINI CLN

TO DOTT, BALDINI

SUBJECT AERITALIA-BOEING AGREEMENT

BOEING IS MOST ANXIOUS TO MOVE FORWARD PROMPTLY WITH THE AGREEMENT WITH AERITALIA FOR STOL AIRCRAFT PROGRAM. OUR ONLY OTHER COLLABORATIVE ARRANGEMENT IN THE COMMERCIAL AIRCRAFT FIELD IS WITH DE HAVILLAND OF CANADA FOR AN INTERIM STOL AIRCRAFT WHICH NOT ONLY DOES NOT RUN CONTRARY TO THE MUTUAL BEST INTEREST OF AERITALIA AND BOEING CMA BUT RATHER CMA COMPLEMENTS AND SUPPORTS THAT PROGRAM. WE BELIEVE THAT THE COLLABORATION BETWEEN AERITALIA AND BOEING CMA IF DILIGENTLY PURSUED CMA OFFERS AERITALIA AND BOEING THE OPPORTUNITY OF BEING FIRST WITH AN ADVANCED TECHNOLOGY COMMERCIAL JET STOL AIRPLANE

BOEINGAIR T A WILSON PRESIDENT 10-33

BOEREN 650

TO STA 650 TOP PRIORITY

FM STA 613 NBR 52/BE RENTON WASH 8-5-71

C H SLATER

61688 BOEINGRO

PLEASE DELIVER THE FOLLOWING MESSAGE TO MR BALDINI CLN
TO DOTT. BALDINI

SUBJECT 2 - AERITALIA - BOEING AGREEMENT

HAVE FURTHER REFERENCE TO MY TWX TO YOU EARLIER TODAY CMA AS WE
HAVE DISCUSSED WITH AERITALIA CMA BOEING CONTINUES TO STUDY OTHER
POSSIBLE NEW AIRCRAFT DEVELOPMENTS CMA ONE OF WHICH INCLUDES A
POSSIBLE COLLABORATION WITH THE JAPANESE. OBVIOUSLY BOEING
WOULD NOT BE INTERESTED IN SUCH A PROGRAM WHICH WOULD COVER THE
SAME TYPE OF AIRPLANE THAT IS COVERED BY OUR PROGRAM WITH
AERITALIA. FURTHER WE ARE SIMPLY IN THE EXPLORATION AND DIS-
CUSSION STAGE WITH THE JAPANESE AND NO AGREEMENT HAS BEEN REACHED.
FOR YOUR INFORMATION CMA THE JAPANESE APPEAR TO BE MOST INTERESTED
IN AN INTERMEDIATE RANGE WIDE BODY AIRBUS CMA OF A SMALLER SIZE
THAN THE DC-10/L1011 CMA WHICH WOULD BE BASED LARGELY ON PRESENT
TECHNOLOGY AND WOULD NOT INVOLVE A PROTOTYPE PHASE.

I AM SURE AERITALIA IS WELL AWARE OF THE IMPORTANCE OF SOLID
LONG RANGE PLANNING AND TIMING TO THE SUCCESS OF ANY NEW
COMMERCIAL AIRCRAFT PROGRAM. WE FEEL VERY STRONGLY THAT THE
PROGRAM WE HAVE WORKED OUT WITH AERITALIA AFFORDS AERITALIA AND
BOEING A SUBSTANTIAL ADVANTAGE OVER THE PRINCIPAL COMPETITORS.
HOWEVER TO EXPLOIT THAT LEAD REQUIRES EARLY ESTABLISHMENT OF A
FIRM PROGRAM THAT IS NOT SUBJECT TO INTERRUPTION. WE CANNOT
ENCOURAGE TOO STRONGLY AERITALIA IN THEIR EFFORTS TO OBTAIN AS
SOON AS POSSIBLE THE ITALIAN GOVERNMENT/S APPROVAL WHICH WILL
PERMIT US TO MOVE FORWARD PROMPTLY WITH OUR PROGRAM.

BOEINGAIR T A WILSON PRESIDENT 10-33

BOEREN 650

TELEX

DA BOEINGAIR

A C. H. SLATER

PREGO TRASMETTERE IL SEGUENTE MESSAGGIO ALL'ING. BALDINI

FACCIO SEGUITO MIO TELEX INVIATOLE IN DATA ODIERNA

COME DISCUSO CON AERITALIA, LA BOEING CONTINUA AD ESAMINARE LE POSSIBILITA' DI SVILUPPO DI NUOVI AEREI, TRA CUI QUELLA DI UNA COLLABORAZIONE CON L'INDUSTRIA GIAPPONESE DEL SETTORE. OVVIAMENTE LA BOEING NON SAREBBE INTERESSATA AD UN PROGRAMMA RELATIVO AD UN AEREO DELLO ^{DI} ^{ANFLOSO A} STESSO TIPO DI QUELLO PREVISTO DAL PROGRAMMA CHE DOVRA' ESSERE SVILUPPATO CONGIUNTAMENTE CON L'AERITALIA. LA BOEING PER IL MOMENTO E' SEMPLICEMENTE IMPEGNATA IN UN'OPERA DI RICERCA ED I RAPPORTI INTERCORRENTI CON I GIAPPONESI SI LIMITANO AD UNA SERIE DI COLLOQUI, INFATTI FINO AD ORA NON E' STATO RAGGIUNTO ALCUN ACCORDO AL RIGUARDO.

POTREBBE ESSERE PER VOI UTILE SAPERE CHE L'INDUSTRIA GIAPPONESE SEMBRA ESSERE MOLTO INTERESSATA AD UN AEREBUS CON AMPIA FUSOLIERA, DI GAMMA INTERMEDIA, VALE A DIRE DI DIMENSIONI INFERIORI A QUELLE DEI DC-10 E DEGLI L-1011, BASATO SULLA TECNOLOGIA ESISTENTE E PER IL QUALE NON E' PREVISTA LA FASE PROTOTIPI.

SONO CERTO CHE L'AERITALIA BEN CONOSCE L'IMPORTANZA CHE UNA VALIDA PIANIFICAZIONE A LUNGO TERMINE ED UN ALTRETTANTO VALIDO PROGRAMMA DEI TEMPI RIVESTONO AI FINI DEL SUCCESSO DI OGNI PROGRAMMA RELATIVO A NUOVI AEREI CIVILI. SIAMO DELLA FERMA CONVINZIONE CHE IL PROGRAMMA ELABORATO CON L'AERITALIA CONSENTIRA' ALL'AERITALIA STESSA ED ALLA BOEING DI RAGGIUNGERE UNA POSIZIONE DI ^{NOTEVOLE} ^{PRIORITA'} SU TUTTE LE ALTRE CASE CONCORRENTI. MA PER CONSEGUIRE TALE OBIETTIVO E' INDISPENSABILE DEFINIRE QUANTO PRIMA UN VALIDO PROGRAMMA CHE NON VADA IN ALCUN MODO SOGGETTO AD INTERRUZIONI.

NOI, DA PARTE NOSTRA, NON POSSIAMO PREMERE ULTERIORMENTE L'AERITALIA, GIA' ATTIVAMENTE IMPEGNATA NEL TENTATIVO DI OTTENERE QUANTO PRIMA L'APPROVAZIONE DEL GOVERNO ITALIANO CHE CONSENTIRA' ALLA BOEING DI DAR CORSO IMMEDIATO ALLO SVILUPPO DEL PROGRAMMA IN OGGETTO.

F.TO T.A. WILSON