

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

GALLETTI. — *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

da molti anni l'ente Poste italiane utilizza il trasporto ferroviario per recapitare posta e valori, avvalendosi di personale con la qualifica di messaggeri postali;

entro l'inizio di giugno 1997, tale modalità di trasporto dovrebbe essere soppressa almeno per le città di minore importanza, come la città di Arezzo, dal momento che l'ente Poste ha ritenuto di servirsi del trasporto su strada per tali necessità;

il trasporto di merci e di persone effettuato su strada, anziché tramite ferrovia, delle merci dell'ente Poste appesantirà il traffico stradale con inevitabili conseguenze in termini di inquinamento atmosferico e di congestione, sottraendo al trasporto ferroviario un'utenza considerevole e diminuendo in tal modo la quantità di merci trasportate su ferrovia;

il trasporto su rotaia, producendo un minore impatto ambientale, andrebbe incentivato, anche mediante tariffe che scoraggino la scelta di sistemi di trasporto diversi —:

quali ragioni spingano l'ente Poste ad abbandonare l'utilizzo della ferrovia per il trasporto di posta e valori;

a quale mansione sarà adibito il personale che ha fino ad oggi svolto l'incarico di messaggero postale;

quali provvedimenti intendano adottare per frenare il calo di utenza del trasporto merci su rotaia a favore del più inquinante trasporto su strada. (5-02333)

RUFFINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il cadetto Claudio Triches, l'allievo paracadutista Fabrizio Falcioni ed il paracadutista Claudio Capellini hanno perso la vita a seguito di incidenti aviolancistici;

risulta all'interrogante che la magistratura di Lucca ha disposto alcuni rinvii a giudizio per il caso Triches per i reati di cui agli articoli 110 e 589 del codice penale, con riferimento alla nuova tecnica di lancio dei paracadutisti definita « ad uscita rapida » introdotta il 28 febbraio 1994;

i casi Falcioni e Capellini sono ancora coperti da segreto istruttorio;

su questi tragici incidenti sono state presentate numerose interrogazioni parlamentari, ad alcune delle quali ha risposto, nella Commissione difesa della Camera, il sottosegretario Brutti, dichiarando la volontà di giungere a tutti gli accertamenti necessari;

una perizia tecnica risulta sia stata redatta dai consulenti della procura circondariale di Pisa —:

per quali motivi la nuova tecnica definita « ad uscita rapida » non sia stata sospesa dopo sei segnalazioni di incidenti in fase di uscita tra i quali quello che ha portato alla morte di Claudio Triches;

quali siano gli incidenti avvenuti in fase di uscita dall'aereo dal 1991 al 1996 compreso;

per quali motivi la scuola militare di paracadutismo di Pisa abbia effettuato nell'anno 1993 una verifica della nuova tecnica di lancio utilizzando reclute alle prime esperienze;

per quali motivi non sia stata fornita alla magistratura, come richiesto, una documentazione comprovante l'adeguata sperimentazione con i risultati positivi citati nella circolare di attuazione della nuova tecnica;

per quali motivi in particolare nel caso di Fabrizio Falcioni, come messo in evidenza dalla perizia del 23 settembre

1996 del consulente tecnico della procura, il moschettone e la chiavetta di sicurezza usati erano difformi dai relativi disegni Irvin e quindi non corrispondenti al capitolato tecnico — condizioni speciali per la provvista del paracadute principale dorsale per aviotruppe tipo Irv 80;

per quali motivi nell'incidente Capellini i soccorsi non siano stati immediati e qualificati, tanto che risulta all'interrogante che il giovane parà sia rimasto per ben quaranta minuti agonizzante in attesa dell'elicottero di Pisa, perché l'ambulanza non era funzionante ed il medico presente non disponeva di adeguate attrezzature;

se abbia notizia del sequestro, da parte della magistratura, di moschettoni non regolamentari, tenuto conto che dalla perizia sul caso Falcioni risulta che il responsabile della Irvin avrebbe segnalato la presenza di moschettoni con spessori inferiori a quanto previsto dai disegni.

(5-02334)

RASI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con incarico per il turismo e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

si è recentemente appreso che l'Iri ha incaricato la società McKinsey di redigere uno studio sul nuovo assetto di Finmeccanica e che i risultati di tale studio saranno resi disponibili entro la fine di giugno 1997;

non è noto in base a quale indirizzo tale nuovo assetto venga studiato, salvo quanto appreso dalla stampa nelle dichiarazioni del presidente dell'Iri Tedeschi;

tale indirizzo non è stato mai illustrato nelle concrete finalità e, comunque, già nell'enunciazione rappresenta il capovolgimento dell'intera politica industriale finora perseguita dalla Finmeccanica su indicazione dell'azionista di maggioranza Iri;

tale inversione di tendenza rischia di vanificare l'operazione di pulizia quale è

emersa dal bilancio 1996 di Finmeccanica, con gravi sacrifici per il patrimonio umano disperso e i costi di razionalizzazione sostenuti;

il sottosegretario Cavazzuti, di fronte alla X Commissione permanente della Camera, il 29 aprile 1997, aveva dichiarato che, « qualora il presidente Fabiani rappresentasse direttamente le dimissioni all'assemblea Finmeccanica il Ministero del tesoro le respingerebbe » che « l'assemblea non doveva pronunciarsi sulle strategie industriali e sul *management* di Finmeccanica » e che « il Ministro del tesoro Ciampi avrebbe riferito al Parlamento quanto prima »;

un'audizione del Ministro Ciampi sull'argomento in Parlamento, non ha ancora avuto luogo —:

se l'incarico dato alla McKinsey, non preveda di fatto il recepimento delle indicazioni di politica industriale già espresse dal presidente dell'Iri Tedeschi, consistente nel frazionamento delle attività del gruppo, attraverso la ricostituzione di società precedentemente incorporate nella struttura di Finmeccanica;

se il Ministro del tesoro condivida queste strategie e accetti che esse siano di fatto in fase operativa;

se il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, condivida, insieme con i contenuti, anche modo di operare dell'Iri in tema di politica industriale;

in particolare, per quale motivo si sia ritenuto di interrompere il processo di trasformazione della Finmeccanica (da *holding* finanziaria a gruppo integrato), in corso da quasi un quinquennio, che aveva come scopo di: *a)* disporre di un *management* più efficiente, forte e compatto; *b)* sfruttare al massimo le sinergie interne al gruppo e, quindi, contribuire all'ottimizzazione globale del sistema; *c)* aumentare il peso specifico e la capacità negoziale del gruppo nei confronti dei grandi gruppi industriali internazionali. È, infatti, noto che sul mercato mondiale sono presenti colossi

industriali multi-*business* (Loockheed-Martin, General Dynamics, General Electrics, ed altri), che operano in maniera redditizia in una gamma settoriale analoga a quella di Finmeccanica;

per quale ragione un tale obiettivo, pur approvato e, comunque, avallato per cinque anni dall'Iri, oggi venga abbandonato;

se sia vero che, in conseguenza dell'improvvisa e immotivata presa di posizione dell'Iri, sono in crisi importanti negoziati ed accordi di Finmeccanica relativi ad alleanze che avrebbero avuto significato solo nell'ottica del grande gruppo integrato: tra Alenia aerospazio (con le proprie partecipate Air e Atr) e il Consorzio europeo Airbus, nella prospettiva di realizzare, entro il 2000, un'unica società europea; tra Alenia difesa (incluse Fiar e Officine Galileo) e la multinazionale GEC-Marconi; tra Agusta elicotteri e il Consorzio europeo Eurocopter; tra Ansaldo e ABB (Asian Brown Boveri);

se, con l'attuale stravolgimento della strategia, non si verifichi l'interruzione « in

mezzo al guado » di importantissimi negoziati essenziali per il ruolo del nostro Paese, relativamente alle alte tecnologie;

se sia vero che sarebbero stati commissionati alla McKinsey studi su possibili nuove strategie, ossia quella del cosiddetto « spezzatino », consistente nel ricreare tante piccole società prive di forza e di immagine sui mercati internazionali, da alienare a prezzi di svendita, oppure se sia stato indicato un disegno riguardante la suddivisione di Finmeccanica in due grandi realtà operative: una relativa all'area energia-trasporti-automazione (Ansaldo-Elsag Bailey, polo di Genova) ed un'altra relativa all'area aeronautica-spazio-difesa (Alenia ed Agusta);

se sia vero quanto ripetutamente ipotizzato dalla stampa, cioè che l'inversione nella strategia della Finmeccanica sia finalizzata ad una fusione della ricreata *holding* con l'Iri stessa, al fine di perpetuarne l'esistenza e giustificarne la pesante struttura, svuotata di compiti dopo il trasferimento della Stet al tesoro. (5-02335)