

favorevolmente all'atto Senato n. 1874, che al momento però non ha ricevuto alcun seguito.

Inoltre, sottosegretario Barberi, lei stesso nel maggio 1997 dichiarò che a breve il Governo avrebbe presentato un disegno di legge *ad hoc*, del quale però al momento non vi è alcuna traccia.

Nel 1997 il Governo stanziò 40 miliardi per fronteggiare il rischio di incendi, mentre quest'anno tale problema sembra essere stato completamente dimenticato. Inoltre, le poche risorse disponibili forse non sono state utilizzate in modo adeguato.

Speriamo che la sua risposta ci tranquillizzi rispetto ad una situazione estremamente grave, che non viene affrontata in modo adeguato dal suo dipartimento. Auspichiamo infatti che abbia luogo la necessaria azione di prevenzione e che vi sia un intervento immediato sia aereo sia sul territorio, che è demandato alle regioni. Si devono colmare le carenze di organici nelle varie regioni ed enti locali. Penso, infatti, che uno dei doveri prioritari di un Governo sia quello di operare per fare in modo che le regioni e gli enti locali dispongano di adeguate risorse umane e finanziarie per far sì che sia l'intervento aereo, che deve essere svolto a livello nazionale, sia quello via terra, realizzato dalle regioni e dagli enti locali, siano sufficienti ad arginare questo fenomeno altrimenti destinato ad aumentare sempre più.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pecoraro Scanio ha facoltà di illustrare l'interpellanza Paissan n. 2-01253, di cui è cofirmatario.

**ALFONSO PECORARO SCANIO.** Signor Presidente, come diceva un collega intervenuto in precedenza, il 20 gennaio scorso, il collega Paissan insieme con me, con la collega Procacci e con il collega Turrone, aveva presentato una interrogazione, in cui avanzavamo delle perplessità sul servizio di spegnimento aereo, alla quale rispose l'11 febbraio 1998 il sottosegretario Barberi. L'onorevole Procacci

nella sua replica apprezzò la precisione della risposta del sottosegretario, che era molto dettagliata. Nella sua risposta il sottosegretario ebbe a dire che l'operatività del servizio affidato alla Sorem sarebbe stata effettiva a partire dai primi giorni di marzo. Non solo, ma venne resa anche una serie di altre assicurazioni, alcune, francamente, anche un po' sorprendenti. Si è detto, ad esempio, che la Sorem sarebbe stata valida perché faceva parte di un gruppo di imprese in cui vi era anche la Air Columbia, che credo sia una compagnia aerea colombiana (*Commenti del sottosegretario di Stato Barberi*). Va bene, non è colombiana, è italiana.

Quindi, pur avanzando delle perplessità, prendemmo per buone le risposte del sottosegretario. Siamo rimasti francamente sorpresi da quanto avvenuto nei giorni scorsi. Ci sembra che la società che ha avuto quell'incarico non sia riuscita nel suo compito. Non so se ciò valga per quanto riguarda il numero di ore di volo e di spegnimento: ho letto alcuni interventi di funzionari della protezione civile che vantavano un eccellente risultato, di cui però non ci siamo particolarmente accorti.

C'è un altro problema. In queste ultime settimane ho presentato diverse interrogazioni: il ministro dell'ambiente aveva dichiarato anche pubblicamente che questa sarebbe stata addirittura l'estate più torrida del secolo, perché tali erano le notizie scientifiche che pervenivano al Ministero. Mi preoccupavo non tanto che si prendessero misure straordinarie — perché l'attenzione deve essere ovviamente quotidiana — quanto, rispetto ad eventi non sicuri ma possibili, che vi fosse una mobilitazione maggiore.

Anche nell'interpellanza al nostro esame oggi attribuiamo alle regioni una responsabilità straordinariamente grave per quanto riguarda l'inettitudine pressoché totale da esse manifestata in materia di prevenzione degli incendi. Vi sono regioni che sono sempre schierate nel chiedere poteri, senza avere la responsabilità e la cultura dell'amministrazione:

ciò peggiora i difetti della burocrazia statale, che siamo i primi a criticare in modo durissimo.

Le regioni italiane sul fronte della prevenzione degli incendi, della forestazione, delle azioni di tutela spiccano — tranne qualche rarissima eccezione — per inettitudine. La Sardegna e la Sicilia, che tra l'altro hanno già avuto competenze dirette in materia di Corpo forestale dello Stato, invece di fare eccezione in positivo, la fanno in negativo. Ciò dovrebbe farci riflettere in merito alla discussione se dare o meno alle regioni le attribuzioni del Corpo forestale dello Stato: da quando questo paese ha regionalizzato le competenze sulla forestazione di fatto è restato privo di una politica in questo settore; non esiste alcuna politica, non dico nazionale, ma neanche regionale sulla forestazione.

Sicuramente abbiamo avuto delle difficoltà anche nel passato, con opere di riforestazione che hanno determinato quello che noi definiamo l'inquinamento botanico di una parte dei boschi italiani, ma oggi le regioni non hanno sicuramente, in molti casi, una politica in tema di forestazione.

Condivido quanto già detto da altri colleghi: lo Stato deve porsi il problema di esercitare poteri sostitutivi nei confronti delle regioni inadempienti. Ovviamente non è un compito del sottosegretario per la protezione civile ma un problema complessivo che abbiamo sottoposto al ministro Bassanini. Bisogna applicare seriamente il principio di sussidiarietà, sia facendo in modo che le regioni decentrino a comuni e province poteri e risorse effettive in materia di prevenzione degli incendi, sia prevedendo — proprio in base al principio di sussidiarietà — che, laddove l'organo più vicino al territorio non sia in grado di provvedere, intervenga un altro soggetto responsabile.

Ciò fa parte della cultura della sussidiarietà che noi verdi abbiamo nel DNA, dal momento che tale principio è contenuto nel nostro statuto fin dal 1982, molto prima che nascessero altre forze politiche di stampo superfederalista a chiacchiere

quanto inconsistenti sul piano della responsabilità concreta. Ovviamente non parlo di tutti, ma di situazioni affermate come federaliste mentre poi, quando nel Governo delle realtà locali e regionali assistiamo a esperienze di cui sono protagoniste forze che vantano anche una cultura federalista, ci rendiamo conto che spesso manca la capacità di gestione reale.

Le regioni spiccano per inettitudine; mi riferisco a regioni come Calabria, Campania e Sicilia che in questi giorni sono all'indice per non aver saputo organizzare il cosiddetto spegnimento a terra. Oggi parliamo dei Canadair, un servizio indispensabile, ma è inevitabile che il nostro pensiero vada anche al disastro della prevenzione.

Chiediamo inoltre nella nostra interpellanza quali provvedimenti il Governo intenda prendere nei confronti delle regioni inadempienti. Sappiamo, fra l'altro, che molte di queste regioni dispongono di risorse economiche, hanno residui passivi notevoli ed hanno anche la facoltà, in quanto importanti soggetti della nostra comunità nazionale, di disporre del proprio bilancio, non sono cioè soggette a vincoli decisi dallo Stato e perciò, se hanno fondi su altri capitoli, possono liberamente disporne; cosa che invece non fanno.

Un altro quesito riguarda il modo in cui si può cambiare la strategia politica in materia di incendi, cioè come si possa cominciare a premiare chi mantiene il bosco, evitando di dare soldi soltanto in occasione di calamità naturali o per emergenze qualche volta anche inventate. Quando si parla di dolo è evidente che c'è il sospetto. Lo ha manifestato di recente il prefetto di Catanzaro ed io stesso a partire dal 1992, denunciando quella che abbiamo poi definito « incendiopoli », vale a dire la cultura delle tangenti — peraltro scoperte dalla magistratura — retrostante ad un sistema di incarichi per lo spegnimento. Se si paga a numero di ore di volo effettuate, con in più gli straordinari per gli orari serali e notturni, quelli nei quali si registra il maggior numero di incendi, di fatto si è creato un meccanismo, un

circuito perverso al punto che il nostro diventa un paese dove si incendia per incentivare il mercato degli incendi. È una cosa davvero demenziale che dobbiamo assolutamente bloccare.

Altro grave problema da risolvere è quello del catasto delle aree percorse dal fuoco. Noi disponiamo di leggi chiare che vietano, ad esempio, di costruire sulle aree percorse dal fuoco, ma non disponiamo di un catasto. Non sappiamo quali siano tali aree. Ben farebbero la protezione civile ed il Ministero dell'interno, fermo restando che non è loro diretta competenza, a verificare quali siano le zone che si sono incendiate negli ultimi venti anni perché sarebbe utile allo Stato soprattutto per affrontare un meccanismo criminale. È probabile, infatti, che siano sempre o quasi le stesse. In ogni caso, se vogliamo fare un'indagine dettagliata, dobbiamo partire da alcuni elementi di conoscenza che oggi mancano. Inoltre, il catasto servirebbe a dissuadere chi pensa che, incendiando, può poi costruire o creare altri tipi di economie comunque avviate e gestite a partire da un gravissimo reato.

È inutile ricordare che sono 1.800.000 gli ettari di bosco scomparsi negli ultimi decenni. E perciò sulla questione del dolo bisogna essere più intransigenti e chiedere che le indagini delle forze di polizia si rivolgano alle associazioni a delinquere. Non si può continuare a dar da bere al paese che vi sono singoli piromani pazzi e poi dire che oltre l'80 per cento degli incendi è doloso. Non è accettabile continuare con questo equivoco quando è evidente che si incendia con un obiettivo preciso.

Quanto alle polemiche di questi giorni, sappiamo bene che sono numerose. La prima riguarda i Canadair. Noi abbiamo chiesto quanti siano e quanti i piloti gestiti dalla Sorem e soprattutto quale sia la valutazione del Governo su questo appalto. Già rispondendo in febbraio ad un'altra nostra interpellanza il sottosegretario ha fornito dei dati che sulla fiducia potevano essere considerati giusti. Ricordo che la società Sorem disponeva di un capitale minimo, se non erro di 99 milioni

poi aumentati ma comunque di poco, per gestire questo incarico. Si diceva però che la società in realtà doveva limitarsi a mettere a disposizione strumenti tecnici e piloti. Il Corpo forestale dello Stato nei giorni scorsi, con una nota ufficiale, ha parlato di «strano appalto» della protezione civile ad una società priva di tecnici e di strumenti operativi e addirittura incapace di partire dai luoghi vicini agli incendi, e necessitata a farlo in tutti i casi soltanto dall'aeroporto di Roma. La cosa ovviamente lascia perplessi perché o il Corpo forestale dello Stato nella sua nota dice cose false — o comunque gravissime e da dimostrare — oppure occorre aprire un'indagine interna al comparto della protezione civile, di cui ovviamente il sottosegretario è responsabile non amministrativo ma politico; come tale comunque ha la responsabilità, per l'appunto politica, di fare in modo che vi sia la sicurezza che l'appalto non è stato «strano», nonostante vi abbia concorso una sola ditta perché altre due hanno di fatto rinunciato, come si evince dai dati forniti l'11 febbraio.

Il WWF e Fulco Pratesi hanno sollevato nuovamente il problema dei piloti. Dal dirigente Todisco del settore della protezione civile è stato risposto che effettivamente vi erano dei problemi riguardo ai piloti e che la protezione civile contava di poter aumentare da sei ad otto le ore di volo (questo è stato scritto sui giornali). È un fatto che sorprende perché uno deve fare una gara di appalto a normativa vigente e non può fare una gara dicendo che poi comunque si cercherà di avere dal Ministero dei trasporti una deroga per far volare di più. Credo che abbia sbagliato il funzionario della protezione civile a dare questa come una risposta — tra virgolette — «rassicurante», perché, se voleva rassicurare, non ci è riuscito; anzi ci ha allarmato, perché noi non dimentichiamo ovviamente il caso che si è purtroppo verificato di alcuni decessi di piloti negli scorsi anni, che sono stati attribuiti all'eccessivo lavoro ed al notevole livello di stress degli stessi piloti; tutto ciò nonostante in altri paesi europei la possibilità

di volo di questi piloti, in condizioni molto particolari, siano non di sei ore come in Italia, bensì di otto. Ciò non toglie che, se la disposizione vigente in Italia è questa, un appalto deve essere fatto tenendo conto delle disponibilità reali.

Sorprendono poi le notizie relative all'arrivo di alcuni aerei a luglio e di altri ad agosto perché noi, mentre realizziamo un miglioramento obiettivo della flotta aerea dei Canadair, dobbiamo rilevare che questo si concretizzerà praticamente a metà stagione a « rischio », considerando il mese di luglio come uno dei periodi più rischiosi.

Sottolineo poi che ieri il Codacons, attraverso l'avvocato Rienzi, ha parlato di rapporti parentali lanciando un'accusa riguardo agli appalti fatti alla Sorem. Nel passato l'Avianord — una delle società che concorrono a questo appalto — avrebbe addirittura presentato (questo è quanto mi viene riferito: al riguardo chiedo chiarimenti) una denuncia lamentando che sarebbero stati privilegiati i Canadair rispetto ai Dromedair o ad altri velivoli particolari che avrebbero una maggiore facilità — dicono o direbbero — a recuperare l'acqua anche in bacini interni, invece di farlo soltanto in mare.

Queste sono tutte considerazioni che hanno rappresentato oggetto del dibattito di questi giorni. Se l'interpellanza che abbiamo presentato come verdi ha un senso, è che noi, sostenendo questo Governo e sentendoci responsabili della fiducia che diamo all'esecutivo in carica, chiediamo a maggior ragione che su queste materie sia fornita una risposta chiara e che, se vi sono delle verifiche da fare rispetto agli apparati ed alle burocrazie della protezione civile o delle politiche agricole, queste debbono essere effettuate evitando che coloro i quali detengono le responsabilità politiche considerino una cosa normale quella di difendere comunque, in ogni caso ed in ogni luogo i dirigenti degli uffici. Questo sarebbe peraltro un atto rispettabile dal punto di vista della solidarietà che si potrebbe avere tra colleghi, ma dal punto di vista della responsabilità politica nei confronti

del Parlamento, che ha compiti precisi di controllo e di indirizzo, sarebbe un'iniziativa che provocherebbe ovviamente qualche difficoltà.

Vorrei sottolineare che nei giorni scorsi è venuta dal Ministero delle politiche agricole un'ulteriore preoccupante segnalazione secondo la quale, entro il 12 luglio, non avremo più la possibilità di utilizzare neppure gli altri quattro (mi pare che il numero sia questo; o almeno questo è quanto scriveva il Ministero per le politiche agricole) Canadair, che sono attualmente gestiti dalla Sisam per conto del Corpo forestale dello Stato sulla base non di un appalto — mi sembra — ma di un accordo che si dice che sia stato realizzato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri per coprire un altro vuoto, come risulta da alcune dichiarazioni del ministro per le politiche agricole che ha sostenuto che, quando è stato affidato l'incarico alla Sorem, questo è stato fatto per il periodo estivo, mentre il periodo invernale non era coperto da alcuna attività. Quindi, loro avrebbero dovuto farsi carico con la Sisam di coprire questa emergenza del periodo invernale (la quale si è poi verificata) e di arrivare fino al 12 luglio. Noi siamo molto preoccupati perché il Ministero per le politiche agricole chiede al Presidente del Consiglio una Conferenza dei servizi per fare in modo che dal 12 luglio si possano comunque non bloccare questi ulteriori mezzi a disposizione dell'attività di spegnimento degli incendi.

Ferma restando l'importanza della prevenzione, sulla vicenda attuale e sulle polemiche rispetto alle quali è giusto che il Parlamento e l'opinione pubblica possano avere idee chiare, sono importanti note di dettaglio. Se è necessario aprire qualche inchiesta e rimuovere dei funzionari responsabili, in qualunque settore siano dell'apparato dello Stato — errori e negligenze, non parlo di illegalità, possono aver provocato danni alla capacità di affrontare un'emergenza come quella che si è verificata —, è evidente che ci aspettiamo da parte del Governo un rigoroso accertamento delle responsabilità.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

FRANCO BARBERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, onorevoli deputati, chiedo scusa se utilizzerò un tempo ampio, ma i quesiti sollevati e le polemiche esplose in questi giorni mi obbligano a dare una risposta articolata e il più possibile completa.

A partire dall'ultima settimana di giugno, il verificarsi di condizioni meteorologiche eccezionali, con temperature oltre i quaranta gradi in molte zone del centro-sud, ha favorito il propagarsi di numerosi incendi boschivi di grande estensione. Gli incendi hanno interessato in primo tempo la regione Sardegna, successivamente le regioni Calabria e Sicilia, provocando tre vittime ed ingenti danni, con la perdita di numerosi ettari di bosco, macchia mediterranea e soprattutto terreni coltivati.

La quantificazione dei danni e la delimitazione delle aree percorse dal fuoco è in corso da parte degli organismi preposti e non è possibile al momento fornire dati precisi sulla loro entità. Il Governo si riserva, pertanto, di riferire su questo specifico punto non appena saranno terminati gli accertamenti del caso. L'unico dato disponibile al momento riguarda la superficie percorsa dal fuoco dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno che, esclusa la Sardegna che non ha fornito i dati, ammonta a 17 mila ettari, con 2.300 incendi (superficie boscata e non boscata).

Dal momento che si sono sviluppate in questi giorni violente polemiche — ne abbiamo sentito l'eco anche nell'illustrazione delle interpellanze — sull'efficacia dell'intervento di emergenza, sull'efficienza dei velivoli antincendio impiegati e, come già in passato, sulla correttezza giuridico-amministrativa delle scelte operate dalle amministrazioni dello Stato per l'affidamento dei velivoli Canadair di loro proprietà, ritengo necessario iniziare il mio intervento comunicando alcuni dati sull'impiego di questi velivoli nel periodo dal 20 giugno all'8 luglio, al fine di sgomberare il campo preventivamente da

alcuni pregiudizi negativi che, ingenerati dal ricorrente riproporsi di notizie inesatte, seppur puntualmente smentite, rischiano di viziare la natura e la proficuità del dibattito odierno.

Successivamente fornirò un quadro sintetico della normativa vigente in materia di incendi boschivi e dell'assetto di competenze da essa previsto; darò conto delle iniziative che quest'anno, come ogni anno, sono state attivate nell'ambito della campagna antincendi boschivi; mi soffermerò sul quadro degli interventi operativi da terra e con mezzi aerei, messi in atto in questi giorni e infine ripercorrerò nuovamente, per quanto di mia competenza, l'iter che ha portato il dipartimento della protezione civile all'affidamento della gestione dei velivoli di sua proprietà, aggiornando la Camera rispetto a quanto comunicato in occasione della seduta dell'11 febbraio scorso.

La flotta aerea antincendio dello Stato, di cui era prevista la disponibilità nella programmazione della campagna antincendi boschivi 1998, ammontava a 9 velivoli Canadair, 4 aerei G222 e 30 elicotteri appartenenti alle diverse amministrazioni dello Stato (Corpo forestale, Vigili del fuoco, Forze armate). A questo parco mezzi deve essere aggiunto il concorso di ulteriori 35 elicotteri che operano mediante convenzioni stipulate da alcune regioni.

La disponibilità dei velivoli Canadair a partire dal 20 giugno è stata la seguente: 7 velivoli fino al 2 luglio, 9 velivoli da allora in poi. Tale disponibilità, che è stata inferiore alle previsioni di due unità nei soli primi dieci giorni della campagna antincendi, è da attribuire a problemi tecnici sui quali mi soffermerò diffusamente più oltre.

È da sottolineare che lo scorso anno la flotta Canadair era la medesima prevista nella direttiva 1998 e che il dato medio di efficienza registrato nella campagna 1997 è stato di 6 aerei al giorno per il mese di luglio e di 4 aerei al giorno per il mese di agosto. La flotta Canadair disponibile in questi giorni è sempre stata pertanto superiore al dato medio registrato lo

scorso anno, seppure con un numero di apparecchi efficienti inferiore (9 contro i 10 dello scorso anno) sempre per le problematiche sulle quali mi soffermerò oltre.

Nei giorni di maggior crisi hanno operato fino ad 8 apparecchi simultaneamente, come verificatosi in situazioni analoghe lo scorso anno. L'impegno dell'intera flotta statale, peraltro, ha visto operare fino a 24 aeromobili simultaneamente che, con il concorso dei mezzi regionali, sono arrivati a picchi di 40 apparecchi tra aerei ed elicotteri (in particolare, il giorno di massimo impiego e di massima emergenza è stato il 4 luglio).

La notizia, più volte smentita, secondo la quale i mezzi operativi sarebbero stati scarsi, con particolare riferimento ai velivoli tipo Canadair, risulta pertanto non riscontrata dai fatti...

MARIO TASSONE. Non è vero!

FRANCO BARBERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. ...se non in assoluto, nel senso che il numero degli aerei è quello che è. Semmai, quindi, c'è un dato assoluto, non relativo all'impiego degli aerei disponibili.

L'intera flotta ha operato al massimo della disponibilità, combattendo contro svariate decine di incendi, sovente di origine dolosa ed appiccati in più punti contemporaneamente. In alcuni casi non è stato possibile dare riscontro positivo alle richieste di concorso aereo, dal momento che i mezzi risultavano impegnati in situazioni più rilevanti, con pericolo per vite umane o centri abitati.

È il caso di tenere presente che l'intervento aereo, in particolare quello dei mezzi più pesanti, non può e non deve essere concepito come intervento di prevenzione. Il concorso aereo, che le procedure prevedono sia fornito con la massima tempestività, deve essere richiesto previa attenta valutazione delle oggettive condizioni dell'incendio e dell'apparato operativo a terra. Un atteggiamento rinunciatario, che tenda alla richiesta del mezzo aereo allo sprigionarsi di qualsiasi

focolare, oltre che consentire la crescita di fuochi che potrebbero essere agevolmente controllati con danni ridotti, può comportare gravi inefficienze nel dispiegamento della flotta aerea. Voglio specificare che spesso nelle giornate di massima crisi arrivano 80, 100 richieste contemporaneamente, mentre, nonostante le prescrizioni operative stabiliscano che i centri regionali che chiedono l'intervento aereo devono precisare esattamente caratteristiche, estensioni, tipologie, esposizioni di persone, zone abitate, queste informazioni non vengono quasi mai fornite ed è estremamente difficile decidere quali siano gli interventi prioritari quando i mezzi disponibili non sono sufficienti a far fronte contemporaneamente a tutte le richieste.

In questo senso vanno interpretati i richiami effettuati nei giorni scorsi dalla protezione civile. I problemi registrati nel settore, in quest'anno come anche nel passato, saranno oggetto di attenta verifica e di intesa con le regioni (abbiamo nuovi incontri programmati, nonostante ne siano stati tenuti anche nei mesi scorsi) e si adotterà ogni misura utile per ridurre ulteriormente le inefficienze. In particolare, è necessario affinare — perché purtroppo non sempre funziona — il meccanismo di raccordo terra-aria, necessario per condurre l'intervento, che ha mostrato in alcune regioni un livello di elevata criticità. Abbiamo infatti piloti che riferiscono che arrivano sull'incendio, ma non hanno il contatto radio, cosicché volano ma poi devono ritornare perché, come è noto, essendo pericolosissimo l'intervento del Canadair se ci sono squadre di soccorso sul terreno, l'aereo è autorizzato a scaricare solo previa un'autorizzazione radio che deve venirci da terra.

La flotta statale impegnata nelle campagne antincendio è stata potenziata di anno in anno, passando da 23 apparecchi complessivi nel 1995 a 26 nel 1996, 27 nel 1997 ed ai 43 di quest'anno. Il recente, massiccio potenziamento contempla, oltre che un ulteriore impegno da parte di tutte le forze impiegate negli anni scorsi (Forze armate e Corpo forestale), il pieno coin-

volgimento nel dispositivo della campagna degli elicotteri del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Non trova pertanto riscontro l'affermazione secondo la quale vi sarebbe un'assoluta carenza di mezzi. Il potenziamento ricordato ed i risultati delle ultime campagne — che illustrerò più oltre — smentiscono nei fatti questa affermazione.

È necessario soffermarsi a riflettere brevemente su quanto è accaduto. Nonostante venissero resi noti puntualmente i dati sull'operatività dei mezzi, dai quali era possibile desumere il numero ed il modello degli apparecchi operativi, insistentemente tali dati sono stati in gran parte ignorati e pervicacemente sono stati ripetuti allarmi e denunce non fondati sui fatti. I velivoli Canadair, in particolare, hanno effettuato complessivamente 172 missioni — mi riferisco sempre al periodo tra il 20 giugno e l'8 luglio —, per un totale di 1.305 lanci d'acqua. Le proporzioni di operatività — numero di missioni verso numero di lanci — per i velivoli di nuovo tipo, CL-415, sono identiche — circa dieci lanci per missione — a quelle dello scorso anno: questa è l'operatività media di tali aerei. Quelle relative ai velivoli di vecchio tipo, CL-215, sono leggermente inferiori: da poco meno di cinque lanci per missione nel 1997, a poco meno di quattro lanci per missione nel 1998, a causa di alcune inefficienze registrate soprattutto nel periodo tra il 20 e il 30 giugno, sulle quali pure riferirò oltre.

Lascio a disposizione degli onorevoli interpellanti due tabelle riassuntive contenenti i dati di impiego testé richiamati. In queste tabelle, a partire dal 20 giugno fino a ieri, è indicato il numero degli aerei in efficienza dei due tipi, quante missioni hanno compiuto e quanti lanci hanno eseguito.

Il concorso aereo nella lotta contro gli incendi boschivi è stato pertanto fornito al massimo delle potenzialità disponibili e comunque in misura non inferiore all'anno scorso. Chiarito questo punto, ritengo necessario procedere ad un inquadramento generale del problema. Le competenze in materia di incendi boschivi

sono così ripartite: alle regioni spetta l'attività di prevenzione e spegnimento a terra, mentre allo Stato spetta il concorso dei mezzi aerei statali ed il coordinamento generale degli interventi aerei. Questa precisa distinzione di ruoli, che risale alla fine degli anni settanta, stabilita in un decreto del Presidente della Repubblica del 1977, è stata successivamente confermata anche da una sentenza della Corte costituzionale ed è coerente con il complessivo quadro della ripartizione delle funzioni e dei ruoli tra Stato, regioni ed enti locali che è stato di recente delineato con il decreto legislativo n. 112 del 1998. L'intervento a terra dei corpi statali — Corpo forestale dello Stato, Corpo nazionale dei vigili del fuoco — sarebbe teoricamente precluso da tale assetto organizzativo ed è effettuato mediante il ricorso a convenzioni che le regioni stipulano con i predetti organismi. In particolare, per quanto riguarda il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, deve essere sottolineato che lo schema di convenzione ripetutamente sottoposto dagli ispettorati regionali alle varie regioni non ha ricevuto risposte positive, se non in minima parte.

Allo stato attuale solo Lazio e Liguria hanno convenzioni in vigore, l'Abruzzo ha siglato un protocollo preliminare, mentre Sardegna, Basilicata, Piemonte ed Emilia-Romagna sono ormai in procinto di sottoscriverle. I vigili del fuoco, in ogni caso, intervengono ugualmente, nella presunzione che in ogni incendio siano o possano essere in pericolo vite umane o beni. Al fine di fornire questo concorso, indipendentemente dalla stipula delle necessarie convenzioni, il Ministero dell'interno, come ogni anno, ha varato un piano straordinario che ha consentito l'assunzione di circa 4 mila vigili del fuoco discontinui e l'apertura di circa 50 sedi aggiuntive stagionali delle aree a maggiore rischio. Il piano quest'anno è stato varato con un'ordinanza della protezione civile, che ha stanziato a questo scopo 8 miliardi di lire. Recentemente è stato nuovamente rivolto un pressante invito alle regioni affinché valutino le convenzioni proposte, grazie alle quali, con un contenuto con-

corso economico delle amministrazioni interessate, sarebbe possibile potenziare ulteriormente l'apparato straordinario di intervento a terra. È bene sottolineare che la richiesta di un concorso economico, che potrebbe a prima vista apparire fuori luogo, discende dal fatto che l'intervento dei vigili del fuoco per lo spegnimento degli incendi boschivi avviene in un campo — ribadisco — di competenza regionale e non statale, quindi non proprio.

Per completare il quadro informativo è necessario aggiungere che nelle regioni e nelle province a statuto autonomo, tra le quali la Sicilia e la Sardegna, il Corpo forestale non è statale ma regionale, o provinciale. Allo Stato spetta, ripeto, il concorso aereo con i mezzi di sua proprietà ed il coordinamento generale di tutti i mezzi aerei disponibili: questo avviene nell'ambito di un percorso che annualmente protezione civile, regioni e corpi operativi compiono fino all'emanazione di una direttiva per la campagna contro gli incendi boschivi. Nella direttiva, oltre alla quantificazione dei mezzi resi disponibili dalle diverse amministrazioni e alla definizione dei relativi rischieramenti sul territorio, vengono anno dopo anno affinate e perfezionate le procedure di richiesta e attivazione dell'intervento aereo della flotta statale.

La direttiva per il 1998, emanata il 28 maggio, ha previsto, come negli scorsi anni, l'inizio della campagna estiva per il 22 giugno ed il suo termine il 30 settembre. Nel periodo della campagna i velivoli posti a disposizione delle varie amministrazioni, oltre a crescere consistentemente di numero rispetto al periodo invernale, vengono rischierati secondo un programma concordato in varie basi del territorio nazionale, in considerazione del rischio. Il rischieramento, ovviamente, può subire variazioni temporanee di varia durata all'insorgere di particolari necessità. La direttiva 1998 ha previsto in particolare il rischieramento di tre elicotteri pesanti CH-47 dell'esercito, quattro elicotteri AB-212 dell'esercito e della marina militare, quattro elicotteri AB-212 del Corpo forestale dello Stato, tre elicotteri

NH-500 del Corpo forestale dello Stato, quattro aerei G-222 dell'aeronautica militare, quattro Canadair 215 del Ministero per le politiche agricole, 5 Canadair 215 del dipartimento della protezione civile, infine 12 elicotteri AB-204 e AB-412 dei vigili del fuoco, per un totale di 26 elicotteri e tredici aerei.

Il concorso regionale, assicurato e previsto nella direttiva, era il seguente: cinque elicotteri in Toscana, due in Liguria, uno nelle Marche, uno in Molise, uno in Basilicata, sette in Campania, quattro in Sicilia, quattro in Calabria e dieci in Sardegna. Dal momento che non sono ancora disponibili gli elicotteri della regione Calabria, è stato chiesto un potenziamento del contingente posto a disposizione dell'esercito, che è stato rafforzato di ulteriori quattro unità, portando a trenta il numero degli elicotteri disponibili della flotta di Stato. Il riferimento critico contenuto in una delle interpellanze proposte circa la distanza delle tre basi di schieramento dei quattro elicotteri aggiuntivi (forniti dall'esercito) dalla Calabria non pare condivisibile, dal momento che tre su quattro degli apparecchi sono stati rischierati proprio in quell'area (Catania e Lamezia Terme).

Il rischieramento degli aeromobili è effettuato su basi situate in varie regioni; in particolare è opportuno sottolineare che il rischieramento dei velivoli Canadair CL-415 di proprietà del dipartimento della protezione civile era previsto sulle basi di Ciampino (due apparecchi) e Reggio Calabria (tre apparecchi), ed è operativo. Risulta pertanto priva di fondamento la notizia, riportata da alcuni mezzi di informazione e ripresa anche da alcuni onorevoli interpellanti, secondo la quale la società di gestione non starebbe adempiendo ai propri obblighi contrattuali trattando gli apparecchi a Ciampino. Tre apparecchi gestiti dalla Sorem sono infatti schierati a Reggio Calabria a partire dal 3 luglio. Dei quattro Canadair CL-415 gestiti dalla Sisam, di proprietà o noleggiati dal Ministero per le politiche agricole, due sono schierati ad Olbia e due a Ciampino.

La strategia della lotta agli incendi boschivi applicata a partire dagli ultimi anni ha segnato successi significativi. Nel corso degli anni ottanta e dei primi anni novanta, si è registrata una forte crescita sia nel numero degli incendi, sia nelle superfici distrutte dal fuoco. Nel 1993 si ebbe il picco di 15.380 incendi e 203 mila ettari percorsi dal fuoco, dei quali quasi la metà coperti da boschi; il *trend* di crescita pareva inarrestabile. Nel 1994, il numero degli incendi si è dimezzato, segno di un inequivocabile aumento di efficacia sia nella prevenzione, sia nell'avvistamento tempestivo dei fuochi e, con poco più di 8 mila incendi, furono 135 mila gli ettari di terreno percorso dal fuoco. Ma furono i due anni successivi, il 1995 e il 1996, a segnare una riduzione eccezionale delle superfici bruciate: a fronte di un numero di incendi simile a quello del 1994 (7.200 e 9.093), il fuoco percorse rispettivamente 43 mila e 58 mila ettari di territorio. Questa drastica riduzione — che non si giustifica con il, peraltro parziale, favore delle condizioni climatiche (il numero degli incendi era all'incirca lo stesso) — è il segnale concreto del recupero di efficienza ottenuto con le direttive antincendio dei due anni in oggetto. Il 1997 — 11.566 incendi per 112 mila ettari di terreno percorso dal fuoco — registra un nuovo peggioramento, a causa del gran numero di incendi che nel periodo invernale devastarono le regioni dell'arco alpino, in particolare la Lombardia, colpite da un anomalo periodo siccitoso. Durante l'inverno l'operatività dei mezzi antincendio è ridotta e, in particolare nelle zone montane, l'impiego degli aerei è limitato e possono operare principalmente i più versatili, ma anche meno efficaci, elicotteri.

Ecco dunque che, esaminando i dati riassuntivi delle campagne antincendio degli anni precedenti, possiamo dire che la tendenza di crescita apparentemente irrefrenabile dei primi anni novanta ha subito per fortuna una decisa battuta d'arresto, segno che alcune delle politiche hanno dato i frutti sperati. Certamente, il potenziamento dei mezzi, che è stato portato avanti, deve proseguire. Come è dimo-

strato nel bilancio del 1997, ci sono ancora notevoli margini di miglioramento che devono essere perseguiti e certo l'inizio della campagna estiva di quest'anno è estremamente inquietante.

In riferimento anche a quanto è stato detto dagli interpellanti, certamente constatiamo ancora una volta — e non è una novità — che quando si verificano condizioni climatiche critiche si sovrappongono interventi di carattere criminale massicci, sui quali numerose procure stanno svolgendo indagini e in alcuni casi sono già stati individuati i colpevoli. Devo purtroppo segnalare un dato allarmante circa le esecuzioni delle sanzioni, che interverrebbero solo in pochissimi casi, anche nei confronti dei colpevoli accertati. Si stanno approfondendo le ragioni di quanto segnalato. Ricordo comunque che il Presidente del Consiglio dei ministri, in quest'aula, intervenendo ieri nel *question time*, ha anticipato l'intenzione del Governo di inasprire le pene per quanto riguarda questo tipo di reati; un'ipotesi che è contenuta anche nel disegno di legge del senatore Manfredi, che veniva prima ricordato, e che da anni viene esplorata in questo settore.

Al fine di fare chiarezza sulle molte inesattezze circolate nei giorni scorsi in relazione alla procedura giuridico-amministrativa seguita dal dipartimento della protezione civile per l'affidamento della gestione dei velivoli Canadair CL-415 di sua proprietà, ritengo necessario ripercorrere nuovamente — me ne scuso per la noia — passo dopo passo il complesso iter, sul quale ho già riferito a questa Camera l'11 febbraio scorso, al fine di fugare dubbi ed incertezze che hanno sollevato comprensibili preoccupazioni.

Premetto sin da ora che, al di là delle valutazioni necessarie sul piano giuridico-amministrativo, è necessario porsi anche delle domande sulla reale operatività della soluzione adottata. Anche se un bilancio confrontabile potrà essere fatto solo al termine della campagna antincendi estiva, i dati che ho già riferito e che comunque ripeterò ancora con maggior dettaglio consentono di affermare che la scelta

fatta non desta al momento particolari preoccupazioni, in considerazione della qualità e della quantità degli interventi effettuati dalla nuova società di gestione con gli apparecchi ad essa consegnati.

Il contratto stipulato, peraltro, prevede, come di consueto, penali e variabili di costo dipendenti dall'effettivo adempimento agli obblighi contrattuali da parte della società di gestione, misure che verranno applicate, qualora se ne riscontri la fattispecie, con il dovuto rigore. Il nuovo contratto prevede infatti una commissione di vigilanza incaricata proprio di verificare la rispondenza della realtà operativa alle esigenze pattuite in sede contrattuale. La commissione, già operante, sta verificando puntualmente ogni fase dell'attività.

Nel 1995, pochi mesi dopo aver assunto l'incarico di sottosegretario per la protezione civile, gli uffici del dipartimento mi sottoposero per l'autorizzazione un contratto novennale che rinnovava la vecchia convenzione operante con la società Sisam, allora in scadenza.

È da chiarire che i quattro Canadair di nuovo tipo di proprietà della protezione civile, acquistati nel 1994, erano stati affidati con un'ordinanza di protezione civile alla Sisam, in estensione della convenzione che quest'ultima aveva in atto per l'esercizio degli apparecchi di vecchio modello (CL-215, di proprietà del Ministero per le politiche agricole). Si trattava di cinque apparecchi, ai quali si sommarono due apparecchi del medesimo tipo posseduti direttamente dalla società e noleggiati dal predetto ministero. La flotta Canadair con il tempo si è ridotta per quanto riguarda i CL-215, a causa di tre incidenti nei quali sono andati distrutti altrettanti apparecchi del Ministero per le politiche agricole mentre la flotta è cresciuta per quanto riguarda i CL-415, passati da quattro a sei nel 1997 ed a otto nel 1998. I due nuovi velivoli sono stati consegnati alla società di gestione il 25 giugno di quest'anno. La flotta complessiva pertanto conta al momento otto apparecchi di nuovo tipo e quattro di vecchio tipo.

Il rischieramento previsto nella direttiva del 1998 (quattro di vecchio tipo e cinque di nuovo tipo) non teneva conto dell'ingresso in linea dei due nuovi velivoli, dei quali al momento dell'elaborazione della direttiva non era nota l'effettiva data di consegna. Per l'impiego dei due nuovi apparecchi è stata attivata la prevista estensione del contratto di gestione dei precedenti sei velivoli: il rischieramento viene di conseguenza modificato e potenziato.

Torno alla questione del rinnovo della convenzione novennale. L'elaborato sottopostomi non risultava soddisfacente sotto il profilo della valutazione dei costi: mancava qualsiasi analisi di congruità dei medesimi. In ossequio a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 1994, n. 724 (che fra l'altro vietava il tacito rinnovo dei contratti con le pubbliche amministrazioni per la fornitura di servizi senza una verifica della congruità dei relativi costi), ho disposto l'effettuazione della verifica. Quest'ultima è stata impostata su un confronto tecnico-economico con la tipologia ed il prezzo dei servizi offerti per la gestione dei medesimi velivoli all'estero. È emerso che sia le tipologie di prestazioni previste dalla convenzione sia i prezzi proposti non potevano essere ritenuti congrui. A titolo esemplificativo citerò un aspetto particolare: in nessun paese del mondo viene prevista la presenza di tre equipaggi per velivolo per tutto l'arco dell'anno, come era invece previsto nella convenzione in atto in Italia. Il numero di due equipaggi per velivolo è considerato alla prova dei fatti adeguato anche da paesi ad alto rischio come la Francia, in cui la disponibilità sull'arco dell'anno è addirittura inferiore a due equipaggi per aereo.

Preso atto della necessità di rivedere il capitolato ed il relativo tariffario, furono avviati contatti con la società affidataria, la Sisam. Devo sottolineare che la società in questione disponeva di mezzi di proprietà dello Stato, operava in un *hangar* ed in una palazzina di proprietà demaniale, ed aveva ottenuto rimborsi per ogni tipo di spese sopportate, anche per le più

insignificanti. La società non era quindi un soggetto operante sul mercato con proprio capitale di rischio, come tutti noi intendiamo comunemente.

Dal momento che i contatti relativi alla definizione di un nuovo capitolato più aderente agli standard internazionali e di un costo ragionevolmente economico procedevano con notevole difficoltà, ed in vigenza della norma che vietava il rinnovo dei contratti senza tale revisione, il Parlamento, con legge 25 settembre 1996, n. 496, ha autorizzato le due amministrazioni proprietarie dei Canadair a continuare ad avvalersi fino alla fine del medesimo anno della Sisam tenendo conto delle condizioni previste nelle convenzioni scadute ma rivedendo i costi anche alla luce del potenziamento della flotta (passata da quattro a sei Canadair 415).

Un apposito progetto di contratto volto a sanare la situazione pregressa veniva esaminato sfavorevolmente dal Consiglio di Stato, che rilevava l'inammissibilità della stipula di un contratto relativo ad attività ormai in gran parte svolte e suggeriva di ricorrere — per sanare il rapporto — ad una transazione o ad un atto di riconoscimento di debito.

Il Consiglio suggeriva di esplorare la praticabilità di ricorrere ad una gestione interna alla pubblica amministrazione e, qualora ciò si fosse rivelato impraticabile, di applicare una regolare procedura di gara. Sulla impraticabilità della situazione interna — in particolare l'aeronautica militare — riferirò più oltre.

A sostegno della validità delle posizioni assunte dall'amministrazione in relazione ai costi della vecchia convenzione, la transazione successivamente effettuata con la Sisam si è conclusa con un significativo ribasso sui costi fatturati, con un risparmio complessivo quantificabile in circa 13 miliardi di lire.

Su parere del Consiglio di Stato, il dipartimento della protezione civile si è apprestato a ricorrere ad una procedura di gara europea a licitazione privata. Trattandosi di procedura europea, con i relativi tempi, la gara, bandita nel 1997,

prevedeva l'affidamento del servizio a partire dal 1° gennaio 1998. Contestualmente alla gara fu autorizzata la stipula di un contratto con la precisa clausola che esso fosse finalizzato alla copertura del servizio durante lo svolgimento dell'iter di gara.

Questa posizione del giudice amministrativo fu autorevolmente sottolineata che con legge 16 luglio 1997, n. 228, autorizzò nuovamente le amministrazioni proprietarie di Canadair ad avvalersi della Sisam fino all'espletamento di regolare gara e, comunque, indifferibilmente non oltre il 31 dicembre 1997. Tale termine « indifferibilmente » non figurava nel testo predisposto dal Governo, ma fu inserito in sede parlamentare.

Il contratto stipulato dalla protezione civile era valido pertanto dal 1° luglio al 31 dicembre 1997. La transazione del periodo precedente, scoperto dalla vecchia convenzione e dal nuovo contratto, come ho già ricordato, fu perfezionata nel settembre dello stesso anno.

I tempi delle gare europee sono notoriamente lunghi. Per questa ragione si scelse di far scattare l'eventuale passaggio dalla Sisam al vincitore della gara, che poteva essere un'altra società, durante i mesi invernali, nei quali il rischio incendi è limitato.

Per descrivere compiutamente il percorso concorsuale seguito devo fare un'ulteriore premessa. Al momento in cui fu bandita la gara non esisteva in Italia alcuna altra società in grado di gestire apparecchi Canadair, poiché gli unici proprietari degli stessi — il Ministero per le politiche agricole ed il dipartimento della protezione civile — detenevano tutti gli esemplari di quel velivolo esistenti in Italia, oltre ai due già ricordati di proprietà della stessa Sisam, che operava quindi in condizioni oggettive di monopolio.

È risaputo che il possesso dei necessari requisiti di certificazione tecnica e dei piloti non può essere disgiunto dall'esercizio degli apparecchi per i quali tali certificazioni hanno valore.

Alla luce di quanto sopra e al fine di consentire una reale procedura concorsuale per la quale i vari soggetti nazionali si erano dichiarati interessati con note formali, il bando di gara prevedeva l'accertamento di alcuni requisiti essenziali e contemplava un tempo di 120 giorni per consentire all'eventuale vincitore di ottenere le certificazioni richieste ed adeguare la propria struttura all'esercizio dei Canadair.

Tra i requisiti essenziali figurava la licenza di lavoro aereo, ovviamente. Alla gara hanno presentato istanza di partecipazione cinque società: Avianord, Elifly, Sisam, Sorem e Transavio.

La commissione incaricata di valutare le domande di partecipazione produsse un primo verbale, con il quale giudicò che solo le società Elifly e Sisam potessero essere invitate alla gara, sebbene a quest'ultima mancassero alcuni documenti relativi, in particolare, alle garanzie bancarie e alla dimostrazione di non essere in corso provvedimenti di ritiro o di sospensione della licenza di lavoro aereo.

Dall'esame del primo verbale si riscontrò che la commissione, anziché limitarsi all'accertamento dei requisiti minimi propedeutici all'invito a gara, come da mandato, era andata oltre, verificando una serie di ulteriori requisiti e che aveva proceduto a formulare le proprie scelte con un criterio che poteva apparire non oggettivo, dal momento che anche una delle due società giudicate idonee, la Sisam, non aveva presentato l'idonea documentazione.

Alla luce di questo si decise di approfondire le valutazioni, acquisendo da tutte le società i documenti ritenuti mancanti. La facoltà, infatti, non poteva che essere concessa a tutti coloro che si erano presentati.

Il secondo verbale prodotto dalla commissione evidenziava carenze di documentazione da parte di tutte e cinque le società.

A questo punto l'amministrazione assunse direttamente l'incarico di chiedere a

tutt'e cinque le società il completamento della documentazione richiesta in relazione ai predetti requisiti minimi.

Le società Transavio ed Avianord risultarono, al termine della verifica, rispettivamente priva di licenza di lavoro aereo per spargimento di sostanze o con tale licenza — la seconda — scaduta e non rinnovata.

Alla luce di ciò l'amministrazione stabilì di invitare alla gara le tre società che disponevano di tale licenza: Sisam, Sorem e Elifly.

Sempre in relazione a notizie imprecise e distorte circolate in passato e riproposte in questi giorni nonostante i ripetuti chiarimenti anche documentali, ripeto oggi quello che ebbi modo di rendere noto intervenendo in quest'aula l'11 febbraio scorso, e cioè che l'idoneità tecnico-finanziaria della Sorem risultava da possesso di licenza di lavoro aereo rilasciato dal Ministero dei trasporti, che certifica le capacità tecniche, operative, infrastrutturali, organizzative, economiche e finanziarie della società; possesso del CIT (certificato di idoneità tecnica) rilasciato dal registro aeronautico italiano attestante la capacità tecnica della società per l'attività di lavoro aereo (la società risultava certificata anche per attività di trasporto passeggeri e scuola pilotaggio); idonee referenze bancarie rilasciate da primari istituti di rilevanza nazionale nonché impegno puntualmente rispettato in sede di stipula del contratto per una fidejussione di un importo di 4 miliardi.

La Sorem, come richiesto dal bando di gara, rappresentò inoltre che la manutenzione dei velivoli sarebbe stata eseguita da idonea ditta con base tecnica presso l'aeroporto di Ciampino, certificata dal registro aeronautico italiano in regime di subappalto come previsto dal contratto.

Si fa presente che anche la Sisam aveva dato in subappalto la manutenzione all'Alitalia.

I funzionari dell'amministrazione svolsero all'epoca, peraltro, un sopralluogo verso tale società accertandone il possesso delle necessarie certificazioni. Le tre ditte citate furono quindi invitate alla gara

indetta per il 10 novembre 1996: la gara andò deserta. È necessario ricordare nuovamente le condizioni in cui ciò avvenne e la situazione che si verificò in seguito. L'amministratore unico della Sorem si presentò il 10 novembre in tempo utile presso la sede del dipartimento della protezione civile per depositare la propria offerta ma fu trattenuto dall'ufficiale giudiziario, signor Cardamone, e dall'allora amministratore delegato della Sisam, comandante Bigoni, per la notifica di un atto giudiziario. Nonostante le proteste dell'amministrazione della Sorem, che segnalava l'esigenza di depositare l'offerta entro l'orario di scadenza, l'ufficiale giudiziario insistette sulla necessità di notificare immediatamente l'atto, che si rivelò poi essere un ricorso della Sisam contro la gara. Tutto ciò provocò il ritardo della consegna dell'offerta rispetto all'orario, come verbalizzato e regolarmente agli atti. Il ritardo maturato fu di nove minuti.

La società Elifly non presentò alcun offerta. Mentre la Sorem con la presentazione tardiva e quindi non valida della propria offerta manifestò comunque inequivocabilmente la propria volontà di partecipare alla gara, la Sisam manifestò altrettanto inequivocabilmente la propria indisponibilità in tal senso proponendo un ricorso al tribunale amministrativo regionale del Lazio, chiedendo l'annullamento, previa sospensiva dell'esecuzione della lettera di invito, di tutta la procedura concorsuale e contestando il relativo capitolato tecnico fino ad affermare che con la presentazione di un'offerta si sarebbe incorso, cito testualmente, « nella sicura impossibilità di un puntuale adempimento delle prestazioni dedotte in contratto ».

L'istanza di sospensiva era già stata respinta dal TAR con ordinanza 2804 del 6 novembre 1997. Tale posizione venne ribadita dalla Sisam con nota dell'8 novembre 1997, in cui si dichiarava l'interesse alla gestione del servizio ma l'impossibilità di formulare offerte per le motivazioni esposte nel ricorso al giudice amministrativo.

Appare evidente che tale ricorso ha costituito dichiarazione esplicita di non

accettazione delle condizioni richieste dall'amministrazione. Tali condizioni non potevano essere modificate dal momento che, come è previsto dal decreto legislativo del 17 maggio 1995 n. 157 di recepimento della direttiva 92/50 della CEE, qualora una gara vada deserta, è autorizzato il ricorso alla trattativa privata a condizione — questo è ovvio — che ciò avvenga sulla base del disciplinare tecnico della gara. Qualunque modifica si manifesterebbe infatti come turbativa della gara stessa. Tale vincolo rendeva difficoltoso per l'amministrazione coinvolgere nella trattativa la Sisam alla luce delle motivazioni del ricorso pendente, che si incentravano proprio sulla contestazione del disciplinare tecnico. Ogni dubbio, comunque, è stato fugato quando, con nota del 28 novembre 1997, la Sisam, nel ribadire il proprio interesse alla gestione del servizio, manifestò la propria volontà di esplorare soluzioni e tecniche alternative a quelle proposte dal dipartimento della protezione civile. Una tale affermazione escludeva automaticamente la Sisam dalla procedura di trattativa ai sensi del citato decreto legislativo n. 157 del 1995. In data 5 dicembre 1997 venne quindi stipulato un contratto triennale con la società Soram.

Mi soffermerò ora sulle novità contenute nel capitolato tecnico poste a base della gara e del conseguente contratto: riduzione da tre a due del numero di equipaggi per velivolo come in tutti gli altri paesi con flotte di Canadair; introduzione del concetto di riserva logistica, con indicazione del numero di velivoli da tenere costantemente operativi, quattro su sei e successivamente cinque su otto in caso di estensione del contratto, assicurato anche per inefficienze dovute a manutenzioni programmate o non programmate — ricordo che il dato medio di efficienza dei voli dei Canadair nel 1997 è stato, appunto, di quattro velivoli su sei —; applicazione di penale in caso di mancato rispetto delle prestazioni previste dal contratto: efficienza media annuale, efficienza giornaliera, prontezza operativa; costitu-

zione di una commissione di vigilanza sugli adempimenti contrattuali che, come ho già detto, è all'opera.

Queste novità, come già più volte ribadito, sono in linea con i contratti esteri e consentono consistenti risparmi a fronte di una operatività adeguata alle esigenze e comunque identica a quella degli anni precedenti. Le esigenze di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché i tempi relativi alle operazioni di decollo, atterraggio e rifornimento degli apparecchi rendono la riserva logistica oggi espressamente prevista una necessità di fatto.

In relazione ai costi, il nuovo contratto triennale prevede un onere triennale di 40 miliardi e 499 milioni, equivalente ad un costo per ora di volo, comprensivo degli oneri di manutenzione, pari a 8 milioni e 600 mila lire. Tale costo per il medesimo tipo di apparecchio e con le stesse condizioni ammontava a 12 milioni 644 mila lire con la precedente società di gestione ed ovviamente con la medesima ipotesi di riferimento.

Sempre parlando di costi, è opportuno fare riferimento anche al costo per ora di volo dei velivoli di vecchio tipo CL-215, per i quali, nei contratti stipulati dal Ministero per le politiche agricole con la Sisam nel marzo 1998 e valevoli fino al 12 luglio 1998, si prevede un costo per ora di volo pari a 12 milioni e 604 mila lire per gli aerei di proprietà del ministero e pari a 13 milioni 575 mila lire per i velivoli a noleggio.

Si è reso necessario evidenziare anche il costo operativo degli apparecchi di vecchio modello CL-215 per comprendere le ragioni che hanno portato il Governo a stabilire, in una conferenza dei servizi tenutasi il 18 luglio 1997 tra il dipartimento della protezione civile, il Ministero del tesoro ed il Ministero per le politiche agricole, la progressiva dismissione di tali velivoli a fronte di un contestuale incremento fino a dieci apparecchi della flotta di nuovo tipo, CL-415, che all'epoca contava sei apparecchi; il settimo e l'ottavo, come ho già ricordato, sono stati consegnati nel giugno scorso.

Tale scelta strategica non si basa solo su ragioni economiche, ma trova fondamento anche in dati tecnici, in quanto il confronto tra l'operatività dei due tipi di velivolo mostra un rapporto di lanci per missione fra le due e tre volte migliore per il nuovo tipo di Canadair.

Il combinato di queste valutazioni tecniche ed economiche, riscontrato ed approvato in sede di conferenza dei servizi, è stato recentemente autorevolmente riscontrato dal Parlamento quando, durante l'iter di conversione del decreto-legge n. 6 del 1998, ha accolto un emendamento governativo che autorizzava il Ministero per le politiche agricole ad investire nel potenziamento della propria flotta di elicotteri utilizzando anche i proventi della dismissione degli ultimi due velivoli di sua proprietà. Tale dismissione, in ottemperanza con quanto stabilito dalla già ricordata conferenza dei servizi, deve avvenire contestualmente al raggiungimento del numero prefissato di dieci aerei di nuovo tipo. Al riguardo si rende noto che, dal momento che il contratto di gestione del Ministero per le politiche agricole stipulato con la Sisam scadrà il prossimo 12 luglio, come ricordava anche l'onorevole Pecoraro Scanio, il dipartimento della protezione civile ha accelerato l'esercizio dell'opzione d'acquisto di ulteriori due apparecchi, prevedendo una loro immediata operatività: primo velivolo dal 16 luglio; secondo velivolo entro l'ultima decade di luglio mediante una procedura particolare, direttamente dalla società costruttrice, prevedendo una apposita e specifica estensione del contratto in atto con la Sorem.

La decisione di accelerare l'opzione che avrebbe dovuto essere esercitata il prossimo anno scaturisce da questa particolare situazione ed è stata adottata non appena acquisite le necessarie disponibilità finanziarie, onorevole Pecoraro Scanio: è stato l'assestamento di bilancio del 1998 che ha dato la disponibilità per questo acquisto. La soluzione individuata consentirà di disporre dei velivoli in un

tempo molto breve rispetto alla norma, comunque in tempo utile per la campagna in corso.

Avendo riscontrato tuttavia inefficienze e criticità nel dispiegamento complessivo dell'apparato di lotta agli incendi boschivi, in particolare nelle operazioni a terra, il Ministero per le politiche agricole ha indetto per il giorno 10 luglio, domani, un'ulteriore conferenza di servizio per valutare l'opportunità e le modalità di un eventuale prolungamento dell'impiego dei vecchi Canadair fino al termine della campagna estiva 1998.

Tutto questo — lo preciso — non contraddice l'esito della conferenza di servizi in quanto questa aveva previsto appunto la dismissione dei vecchi aerei quando la flotta dei nuovi fosse arrivata a dieci apparecchi efficienti. Questo numero non sarà raggiunto neppure con l'ingresso in linea dei nuovi due apparecchi dei quali ho appena parlato, che saranno operativi uno a metà luglio e l'altro verso la fine di luglio, giacché tre velivoli dei sei trasferiti dalla Sisam alla Sorem ancora non risultano operativi per le ragioni che adesso illustrerò.

Solo uno di questi potrà essere impiegato presumibilmente a partire dalla seconda metà di agosto. La flotta di velivoli CL-415 operativi, attualmente composta da 5 aeromobili, crescerà così, nell'ambito della campagna 1998 fino ad un massimo di 8 velivoli e non raggiungerà i 10 che consentirebbero la dismissione dei vecchi aeromobili fin da subito. Tutta questa operazione verrà quindi completata dopo la campagna estiva, diciamo nei mesi invernali.

**FILIPPO MANCUSO.** Per la stagione delle nevi!

**FRANCO BARBERI, Sottosegretario di Stato per l'interno.** Il contratto stipulato con la Sorem — lo ricordo — prevedeva l'esercizio operativo di quattro velivoli allora esistenti, estensibili a cinque su otto con l'aggiunta dei due nuovi apparecchi che dovevano essere consegnati nel corso dell'anno, consegna completata il 25 giugno 1998.

Il dipartimento per la protezione civile ha preso in carico i propri velivoli in data 31 dicembre 1997, alla scadenza del vecchio contratto, dalla Sisam, e li ha affidati in custodia alla nuova società di gestione, la Sorem, senza che tuttavia questa potesse impiegarli in attesa dei necessari adeguamenti tecnico-operativi previsti dal contratto e per i quali, come ho già detto, disponeva di 120 giorni di tempo a partire dalla formale consegna. Quest'ultima ha avuto luogo solo dopo la regolare registrazione del contratto stipulato il 5 dicembre, che è avvenuta il 21 gennaio 1998.

La consegna formale dei primi cinque velivoli ha avuto luogo il 22 gennaio 1998; il sesto aeromobile, mancante di un particolare componente, è stato consegnato il 5 marzo. A norma di contratto la società doveva diventare operativa entro 120 giorni, vale a dire il 22 maggio 1998. Tale tempo era valutato congruo per la predisposizione delle strutture tecnico-operative richieste, ivi compreso il reperimento degli equipaggi necessari per garantire l'operatività degli apparecchi previsti dal contratto e per l'ottenimento delle relative certificazioni.

Il contratto prevedeva l'operatività fino al 24 giugno di quattro velivoli al giorno su sei e al momento in cui fossero entrati in linea i nuovi apparecchi l'incremento a cinque velivoli efficienti al giorno. Nei fatti alla Sorem sono stati consegnati il 22 gennaio 5 aeromobili e il 5 marzo il sesto. Dei sei velivoli solo 3 risultavano efficienti, dal momento che negli altri 3, non appena avviata la verifica di efficienza dopo l'ottenimento del certificato relativo, vennero riscontrate avarie gravi dovute alla mancata preservazione dei motori, che richiedevano, a detta della ditta costruttrice, lo sbarco dei medesimi e l'invio per operazioni di manutenzione straordinaria al costruttore.

Due di questi apparecchi sono rientrati in linea operativa il 2 luglio e il terzo sarà disponibile non prima della seconda metà di agosto. Dei tre apparecchi efficienti consegnati alla Sorem, inoltre, due risultavano prossimi alla scadenza della ma-

nutrizione triennale — detta « dei trenta-sei mesi » — e non potranno perciò essere recuperati all'operatività prima del mese di agosto il primo e del mese di settembre il secondo. La Sorem ha in realtà avuto a disposizione solo tre aerei efficienti fino al 25 di giugno e, a partire da quella data, cinque aerei efficienti in considerazione del recupero di due dei tre apparecchi inefficienti e dell'arrivo dei due nuovi apparecchi che portavano la flotta a otto, e però della contestuale sospensione di operatività di due velivoli per la manutenzione triennale.

Alla luce di quanto sopra, la Sorem ha di fatto garantito un'operatività quantitativamente superiore a quella prevista nel contratto — prima tre e poi cinque aerei — a fronte di una flotta non consegnata nelle condizioni pattuite.

Prima di entrare nel merito dell'accertamento delle responsabilità di quanto illustrato, che riveste comunque aspetti gravi e rilevanti, è opportuno fare un cenno anche alla qualità delle prestazioni fornite dalla predetta società. I dati puntualmente resi noti, ed altrettanto puntualmente e sorprendentemente ignorati da tutti o quasi tutti, parlano per i CL-415 di 111 missioni effettuate dal 20 giugno all'8 luglio, con 1082 lanci pari a circa 10 lanci per missione, in perfetto standard con il massimo livello di operatività di questo tipo di aeromobili. Gli aerei sono rischierati nelle basi previste nella direttiva antincendi 1998: altra verità detta ed ignorata. Nei giorni di maggior crisi hanno operato simultaneamente 5 velivoli, cioè tutti quelli disponibili in aggiunta a quelli vecchi, compresa la riserva logistica — anche questo è stato detto ed ignorato da tutti — e ciò dimostra che per il momento la società ha espresso una più che soddisfacente capacità tecnico-operativa. Vedremo nel corso della rimanente parte della campagna.

Ovviamente, una valutazione complessiva sulle prestazioni fornite dalla Sorem sarà comunque effettuata dall'apposita commissione prevista dal contratto, ed un giudizio compiuto non potrà che essere

formulato al termine della prima campagna antincendi boschivi, che è quella in corso.

Non posso fare a meno di ribadire per l'ennesima volta in questa sede i dati reali, i riferimenti documentali, gli adempimenti di legge che segnano il delicato passaggio della gestione dei Canadair di proprietà del dipartimento della protezione civile dalla vecchia alla nuova società di gestione: si tratta di un percorso coerente con i principi della legalità e della buona amministrazione e che sotto il profilo operativo, dati alla mano, non può al momento che essere giudicato positivamente. L'unica inefficienza da criticare è semmai l'incapacità dell'amministrazione ad assicurare anche la puntuale divulgazione dei dati di fatto da essa verificati. Noi siamo indifesi contro il diffondersi incontrollato di notizie false e malinformate che sono costellate di smentite sistematicamente ignorate. Almeno i dati sono quelli che sono. Poi i commenti ciascuno li fa come vuole, ma non può ignorare i dati. E dicendo questo non mi riferisco agli interroganti ma a quanto purtroppo in maniera molto confusa viene riportato dagli organi di informazione.

Valga a titolo d'esempio ricordare l'offensivo disegno, elaborato vari mesi or sono da un quotidiano di partito, anch'esso puntualmente smentito e querelato dagli interessati, e da allora ripetutamente riemerso in documenti prodotti da alcuni elementi del personale Sisam, nonché nuovi articoli di giornale, come ha ricordato anche l'onorevole Pecoraro Scanio. O ancora le trame oscure adombrate dall'asserita nascita nel comune di Gissi dell'amministratore della Sorem, dell'ex ministro della protezione civile Gaspari e del capo del dipartimento della protezione civile. Questi oscuri scenari poggiano sul nulla, considerato che il dottor Todisco, capo del dipartimento della protezione civile, è originario di Trieste e non ha mai risieduto in Abruzzo.

È questa la dimostrazione più lampante di come questa vicenda sia stata oggetto di strumentalizzazioni tanto insistenti da non poter essere giudicate che