

ATTI DI CONTROLLO**PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI***Interrogazione a risposta orale:*

GASPARRI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per sapere — premesso che:

La Ams è una società che opera nel settore della difesa a capitale misto italo-inglese;

Nel verbale di accordo per la vertenza Alenia Marconi systems spa (accordo del 12 gennaio 2000) il Ministro del Lavoro, « su mandato della Presidenza del Consiglio e in accordo con i ministeri interessati » individua la logistica « come scelta da valorizzare per il comparto della difesa e, a parte affermazioni vaghe di sostegno del settore, si impegna a favorire un polo logistico, tacendo il problema della ricerca della progettazione e della produzione;

in un comunicato inviato a quasi tutti i ministeri la rappresentanza sindacale dei dirigenti Alenia Marconi Systems, dopo l'entrata in gioco) della Bae (British Aero Space) parlava chiaramente di operazione di raggio.

nell'organo di stampa della Cisl in un articolo, dal significativo titolo « Alenia, soldi italiani, per posti di lavoro inglesi », si denunciava chiaramente la deindustrializzazione nel settore della difesa;

Milano Finanza del 27 settembre 2000 nota come per la prima volta gli interlocutori verso le Ffaa per l'ammodernamento tecnico non sono più le industrie italiane (quasi tutte raggruppate sotto Finmeccanica);

è stata disposta la cessione della divisione missili alla Nmbd (New Matra BAE Dynamics) —:

se sia vero quanto pubblicato dagli organi di stampa, secondo i quali per

l'anno 1999 si è registrata una perdita di 500 miliardi della parte italiana contro un utile di 260 miliardi della parte inglese;

se sia vero che a fronte di questo disavanzo la parte inglese ha chiesto un taglio strutturale di circa 300 unità alla parte italiana;

se siano corrette le previsioni riportate dal comunicato Cisl del 15 settembre 2000 secondo cui per il 2000 si prevedono perdite più consistenti;

quali siano le previsioni di fatturato per l'anno corrente;

perché nel piano di rilancio concordato con le Ooss, si punti più sulla logistica che sulle tecnologie elettroniche avanzate;

perché non si siano presi impegni espliciti per tutelare il *know-how* tecnologico;

quale sarà la ricaduta sull'industria italiana in termini di utili, *know-how* e sviluppo tecnologico al termine di tutte queste fusioni;

come sia configurabile dal punto di vista giuridico la cessione della divisione missili;

quale sia la consistenza economica di questa divisione missili e soprattutto a quanto ammonti il portafoglio ordini;

se possano esserci ripercussioni per la sicurezza nazionale, visto che la Ams spa produce tutti i nostri sistemi di controllo elettronico e vari sistemi d'arma.

(3-06520)

Interrogazione a risposta in Commissione:

MICHIELON. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

con lettera del 21 settembre 2000, diretta al capo-ufficio legislativo ed al capo di gabinetto del ministero interrogato, tuttora priva di risposta, si chiedeva un'interpretazione autentica del decreto legisla-

tivo 23 luglio 1999, n. 242, in materia di riordino del comitato olimpico nazionale italiano;

la riforma, infatti, ha azzerato le federazioni attuali e, stante le disposizioni di cui al citato decreto legislativo, le nuove federazioni dovranno essere riconosciute dal Coni (articolo 15), dovranno essere rette da norme statutarie e regolamentari sulla base di principi di democrazia interna (articolo 16) e gli statuti dovranno prevedere procedure elettorali che garantiscono, negli organi direttivi, la presenza in misura non inferiore al 30 per cento del totale dei loro componenti, di atleti e tecnici sportivi (articolo 17);

lo stesso presidente del Coni, dottor Petrucci, in sede di audizione al Parlamento sullo stato di attuazione del decreto legislativo n. 242/1999, nella seduta del 10 maggio 2000, ha precisato che « il riconoscimento da parte del Coni avverrà solo se le federazioni risponderanno ai requisiti previsti dalla legge »;

poiché, però, il comma 6, dell'articolo 18, del decreto legislativo in oggetto stabilisce che « nulla è innovato quanto alla natura giuridica (...) dell'Automobile club d'Italia », l'Acì, avvalendosi dello status di ente pubblico associativo, sembra si ponga su un piano di assoluta parità giuridica rispetto al Coni, ribadisce la piena autonomia e non intende riconoscere al Coni il ruolo di « autorità vigilante » su di esso e sulle federazioni che lo compongono, quale appunto la Csai (Commissione sportiva automobilistica italiana);

in virtù di ciò l'Acì ha adottato il nuovo regolamento della Csai, e sulla base di esso ha proceduto al rinnovo delle cariche e degli organismi Csai, senza richiedere l'approvazione da parte del Coni. Detto regolamento, peraltro, sembra non rispettare i criteri ed i principi dettati dal decreto legislativo n. 242 del 1999. Mancano, infatti, i requisiti di cui ai citati articoli 16 e 17, giacché gli organismi dirigenti, ad iniziare dal presidente della Csai, non sono eletti con voto di base, bensì nominati dal Presidente dell'Acì, che può

mantenerli in carica ovvero sostituirli in qualunque momento ritenga non siano più rappresentanti di sua fiducia. Inoltre tra i 62 componenti del consiglio sportivo nazionale della Csai sono ammessi solo 6 atleti, invece dei 12 previsti, e nessun tecnico, invece dei 6 previsti, mentre negli oltre 10 componenti del comitato esecutivo della Csai è ammesso un solo atleta, invece di 2, e nessun tecnico invece dell'unico previsto, contrariamente alla richiesta di una presenza non inferiore al 30 per cento di cui al comma 2 dell'articolo 16 del decreto legislativo in oggetto;

detta condotta dell'Acì trova conferma nel discorso di insediamento del consiglio sportivo nazionale della Csai, tenutosi lo scorso 7 settembre 2000, il presidente dell'Acì, dottor Lucchesi, ha riaffermato che « (...) solo per l'Acì il decreto legislativo Meandri ha dovuto fare eccezione nel definire la natura giuridica delle federazioni sportive, una specificità che lungi dal rappresentare un limite rappresenta, invece, un vantaggio. Perché, in quanto ente pubblico l'Acì ha la stessa valenza Coni (...) Abbiamo pari dignità poiché siamo due realtà omologhe e parallele (...) »;

con lettera del 4 aprile 2000, il presidente del Coni ha chiarito in relazione al nuovo regolamento della commissione sportiva automobilistica italiana, che « essendo l'Acì e per esso la Csai una delle 39 federazioni sportive del Coni, è evidente che il testo del nuovo regolamento dovrà essere approvato (...) anche dell'autorità vigilante », respingendone, di conseguenza, l'approvazione con comunicazione del 31 agosto 2000;

il fatto che il Coni continui a stabilire per erogare contributi finanziari in favore dell'Acì e che quest'ultimo invii i propri bilanci al Coni, determina un rapporto di dipendenza funzionale dell'Acì, nel ruolo di federazione sportiva nazionale, nei confronti del Coni limitatamente all'attività sportiva (articolo 23, comma 2, statuto Coni);

nella seduta del 30 ottobre 2000, il consiglio nazionale del Coni ha adottato un

provvedimento che, alla voce « riconoscimento ai fini sportivi delle FSN » recita: « il Consiglio nazionale ha anche preso atto della conferma che le federazioni sportive nazionali aventi natura giuridica di enti pubblici (Aero club, Automobil club e unione italiana tiro a segno) continuano a far parte del Coni, conservando le proprie prerogative di carattere istituzionale ed organizzativo, ivi compreso il conseguente potere di autoregolamentazione e ferma restando la titolarità del potere di vigilanza su tali federazioni spettante agli organi previsti negli ordinamenti delle medesime federazioni »;

nel contempo alcuni associati e licenziati Csai, nella convinzione che il decreto legislativo n. 242 del 1999 dovesse essere rispettato e nell'intento di esprimere le idee che sono il fondamento di tutto l'ordinamento sportivo italiano, hanno costituito la Federazione italiana automobilismo sportivo (F.I.A.S.), con sede in Roma, Piazzale Clodio, 12, e con il supporto giuridico del prof. Giulio Napolitano, hanno presentato lo statuto al Coni per il riconoscimento;

detta federazione non sembra volersi porre in contrasto con l'AcI-Csai, anzi, coerentemente, nel suo statuto la Fias, all'articolo 30, ha previsto che qualora l'AcI si dovesse adeguare alle norme prescritte non sussisterebbero più le premesse per la sua attività;

con delibera n. 7 del 26 ottobre 2000, il presidente della Csai, Piero Ferrari, ha sospeso cautelativamente le licenze sportive di sette associati, rei di aver costituito un'associazione sportiva « non riconosciuta », ed ha inoltrato proposta al presidente dell'AcI di radiazione dell'ente —

se non si ritenga opportuno intervenire tempestivamente al fine di precisare, in maniera chiara ed univoca, la controversa questione e porre fine alla *querelle* tra il Coni, l'AcI e la Csai;

se la norma di cui all'articolo 18, comma 6, fosse finalizzata ad attribuire all'AcI un ruolo istituzionalmente indipen-

dente dal Coni e, di conseguenza, non sottoposto al potere di controllo e vigilanza di quest'ultimo, per quali motivi il Coni continua a stabilire ed erogare contributi finanziari in favore dell'AcI e perché quest'ultimo rinvia i propri bilanci al Coni;

se non si ritenga, altresì, opportuno chiarire, qualora si intendesse afferire all'AcI un ruolo paritario rispetto al Coni, l'aspetto delle altre federazioni sportive nazionali, che si ritroverebbero — a loro insaputa — non con una ma con due autorità di vigilanza e di indirizzo, dove il Coni è quella legittima e l'AcI è la nuova ed impropria, che regolerebbe, al pari del Coni, la vita delle altre federazioni sportive con l'adozione, nel Consiglio nazionale del Coni, di provvedimenti i cui effetti ricadrebbero su tutte le altre, essendosi l'AcI autoproclamato ente con potere di vigilanza e di indirizzo;

per quali ragioni non si sia tenuto conto dell'osservazione, al punto 21), della Commissione bicamerale in sede di approvazione del parere allo schema di decreto legislativo recante il riordino del Comitato olimpico nazionale italiano, a norma degli articoli 11 e 14 della legge 15 marzo 1997, n. 59, ovvero di precisare « che l'attribuzione all'automobile club d'Italia del governo dell'automobilismo sportivo, attraverso la Csai, è da considerarsi transitoria fino alla approvazione del nuovo statuto del Coni in vista della possibile costituzione di una apposita federazione sportiva (...) »;

quali motivazioni abbiano indotto il Coni ad accogliere, con il provvedimento del 30 ottobre 2000 citato in premessa, la tesi dell'AcI e, dunque, di una sua piena e totale autonomia, visto che, con due lettere rispettivamente del 4 aprile e del 31 agosto 2000 — il presidente Petrucci sosteneva la tesi che anche l'AcI dovesse adeguarsi al decreto legislativo n. 242 del 1999, tant'è che non veniva approvato il regolamento adottato dall'AcI in quanto non conforme al decreto legislativo medesimo;

se sia corretta l'interpretazione del presidente Ferrari per cui « l'appartenenza

ad una associazione denominata Federazione italiana automobilismo sportivo finalizzata ad ottenere il riconoscimento sportivo del Coni è incompatibile con la titolarità di una licenza Csai di qualsiasi tipo, in quanto viola i principi normativi e regolamentari dell'ordinamento sportivo (...)» e se nel provvedimento di sospensione da lui adottato non si ravvedì un eccesso di poteri;

se il provvedimento cautelare del Presidente Ferrari, basato peraltro sulla convinzione che « sussiste il fondato pericolo che l'attività svolta da licenziati Csai che siano anche promotori o comunque aderenti (...) costituisca (...) un grave danno per le prerogative e l'immagine della Csai » non leda i principi democratici che dovrebbero essere alla base di ogni federazione sportiva, come del resto sancito dal decreto legislativo n. 242 del 1999.

(5-08426)

Interrogazioni a risposta scritta:

VOLONTÈ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la vicenda della gara per l'assegnazione delle licenze UMTS ha rappresentato un clamoroso insuccesso per il Governo sia in termini di risorse realizzate che nella impostazione, nelle modalità di espletamento della gara stessa;

il risultato era scontato in considerazione dell'esiguo numero dei partecipanti e della cifra di partenza per la partecipazione alla stessa competizione fino al clamoroso ritiro del consorzio Blu;

emergono giorno dopo giorno particolari sull'espletamento della stessa che avrebbero dovuto determinare un diverso atteggiamento da parte del Governo fino ad uno slittamento della competizione;

in particolare in una lettera del 16 ottobre 2000 il Presidente di British Telecom Wireless Europe Bob Warner scriveva al Ministro delle Comunicazioni Salvatore Cardinale che non nascondeva lo stato dei

rapporti all'interno dell'azionariato di Blu chiedendo il differimento dell'inizio dell'asta di alcuni giorni;

nella stessa lettera si fa anche riferimento ad un incontro di Warner con il Ministro delle comunicazioni —:

se tale incontro si è effettivamente tenuto e se lo considera una « normalità » della gara italiana sulle licenze UMTS;

le ragioni per le quali nelle ricostruzioni ufficiali diffuse dal Ministero delle comunicazioni non viene segnalata una così grave anomalia;

se, in caso affermativo ritiene corretto un incontro, non del legale rappresentante del consorzio Blu, ma di un rappresentante di un partner di minoranza di un consorzio con il Ministro delle comunicazioni;

le ragioni per le quali non siano state tenute nella giusta considerazione le comunicazioni del Presidente di BLU dottor Giancarlo Elia Valori sul possibile ritiro di Blu dalla gara;

le sue valutazioni sull'intera vicenda.
(4-32329)

CENTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle comunicazioni, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il settimanale *L'Espresso* del 9 novembre riporta la ricostruzione dettagliata degli avvenimenti che hanno portato il Consorzio Blu a ritirarsi dall'asta per le licenze Umts, sulla base di documenti finora inediti;

dal servizio pubblicato dal settimanale risulta quanto segue:

il Consorzio Blu è formato da British Telecom, Mediaset, Bnl, Distacom, Caltagirone, Italgas e Autostrade. I soci di Blu che fanno parte anche del consorzio telefonico Albacom risultano essersi accordati contro la Società Autostrade e quindi contro la famiglia Benetton che la controlla. In

questa operazione il ruolo da protagonista viene svolto da British Telecom (Bt) che di fatto riesce a tirare dalla propria parte tutti i partner minori, ad alcuni dei quali la Bt avrebbe garantito una sorta di premio fedeltà, come per esempio a Mediaset cui la Bt avrebbe messo a disposizione la somma necessaria per proseguire i rilanci (come risulta da un fax del 23 ottobre indirizzato dalla Bt ad Autostrade);

Italgas, Società controllata dal ministero del Tesoro, sembrerebbe da una parte voler avvisare per tempo il ministero delle Comunicazioni sul futuro dell'asta, e dall'altra cercare di ottenere dalla Società inglese le stesse condizioni riservate a Mediaset;

I contrasti tra British Telecom e Società Autostrade si fanno sentire circa la valutazione di Blu: valutata inizialmente in 4.500 miliardi dalla Società inglese, e in 8.700 miliardi — quasi il doppio — da Autostrade. In questa fase della trattativa le due Società si affidano per una valutazione prima a due banche di affari e successivamente ad una terza banca, la «Morgan Stanley», la quale fa una valutazione di Blu abbastanza vicina a quella di autostrade. Il 5 ottobre le due società stilano una bozza di accordo, ma la Bt prende tempo. Il 9 ottobre l'assetto di Blu è ancora in alto mare, e il Consorzio Blu presenta la fideiussione obbligatoria da 4.000 miliardi. L'11 ottobre la Bt comunica di non avere i soldi per comprare le quote di tutti i soci, anche se successivamente dichiarano di voler comunque andare fino in fondo con l'operazione. Il 18 ottobre Italgas (controllata dal Tesoro) affida all'amministratore delegato il compito di informare della situazione il ministro Cardinale. Il 21 ottobre il consiglio di amministrazione di Blu decide di andare avanti, mentre Autostrade e Bt continuano a lavorare sulla bozza del contratto sulla base di un accordo che valuta Blu in 5.600 miliardi. Due ore prima dell'asta Bt comunica ad Autostrade di aver riconosciuto a tutti i soci minori — eccetto Caltagirone — quello che aveva precedentemente promesso loro. Saranno Mediaset, Italgas, Bnl,

e Distacom a poter vendere i loro pacchetti alla valutazione di 5.600 miliardi;

l'esito dell'asta sulle licenze Umts, era stato previsto già ai primi di settembre, con sorprendente precisione, da Attilio Caruso, presidente di Anthill, il consorzio escluso fin dal primo settembre dalla gara sulle licenze;

il settimanale *L'Espresso* riferisce che l'1 settembre Caruso dichiarava: « Quando l'asta sarà ancora alle prime battute, due società di cui preferisco non fare il nome scompariranno come per miracolo dalla competizione », e ancora « Sarà un gioco di prestigio a tutto vantaggio delle cinque compagnie che si dovranno aggiudicare le licenze. Rialzi non ce ne saranno più e tutto si fermerà a meno di 5 mila miliardi ». L'asta si è fermata effettivamente a 4 mila 740 miliardi;

queste dichiarazioni furono pubblicate in quei giorni sulle pagine della cronaca di Matera della *Gazzetta del Mezzogiorno*;

sempre il settimanale *L'Espresso* riferisce che fonti interne al consorzio Anthill hanno rivelato di aver appreso sin dallo scorso giugno da due strettissimi collaboratori del ministro delle Comunicazioni Salvatore Cardinale, che il consorzio Blu si sarebbe ritirato —:

se quanto riportato dettagliatamente dal settimanale *L'Espresso* risponda a verità, e se risulti al Ministro interrogato che sia in corso un'indagine sulla vicenda.

(4-32336)

* * *

AMBIENTE

Interrogazione a risposta orale:

MARINACCI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

le famiglie Mangiacotti, Miscio, Leggeri, Barbetti, Padovano, Fornaini e Morcavallo, abitanti in via Pietrelcina e in via