

tenza — l'Agenzia spaziale italiana (ASI) e l'Ente spaziale di assistenza al volo (ENAV) — al fine di consentire la partecipazione italiana alle fasi del programma « Sistema satellitare di navigazione globale GNSS 2-Galileo ». All'ASI, come previsto dal comma 3, si destina un finanziamento massimo di 250 miliardi suddivisi in 80, 140 e 30 miliardi nel triennio. All'ENAV, come previsto dal comma 4, vengono assegnati 130 miliardi, suddivisi in 70 e 60 nel biennio 2000-2001.

Il comma 5 prevede per l'ASI e l'ENAV il reintegro di somme anticipate per il 1999 per eventuali adempimenti per un limite di complessivi 20 miliardi di cui si terrà conto in sede di adozione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di ripartizione del fondo di cui al comma 2.

Il comma 6 prevede che le quote di finanziamento attribuite all'ASI, di cui al comma 3, eventualmente non corrisposte affluiranno al fondo suddetto iscritto nello stato di previsione del Ministero del tesoro, mentre le quote attribuite ad ASI ed ENAV e non utilizzate al termine del programma verranno versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnate al fondo stesso.

La copertura di spesa nell'ambito del bilancio previsionale triennale 2000-2002 viene garantita (comma 7) mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'unità previsionale di base di conto capitale « fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 2000, utilizzando parzialmente l'accantonamento ad esso relativo.

La complessità e la delicatezza delle questioni in gioco, di cui è testimonianza anche il lungo ed articolato iter del provvedimento presso il Senato, hanno meritato approfonditi esami, riscontri, riflessioni ed audizioni nel corso dei lavori della Commissione.

L'importanza che il Governo assegna alla partecipazione ai programmi europei assume una valenza straordinaria se rapportata alle numerose opportunità di sviluppo e di ricaduta industriale e occupazionale derivante. Per tale ragione è stato costituito un comitato, composto dai mi-

nistri interessati ai programmi di navigazione satellitare, con l'obiettivo di coordinare le iniziative delle amministrazioni, sia a livello nazionale che internazionale. Tale comitato — che, come ho detto, è costituito dai ministri competenti e, quindi, è particolarmente rappresentativo — è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri, dal sottosegretario delegato ed è supportato da un'unità tecnica della quale fanno parte i soggetti tecnici più rappresentativi sulla tematica; a tale comitato è demandato il controllo sulla correttezza delle scelte formulate e del rispetto delle somme stanziare.

Sull'utilizzo dei fondi, le competenti Commissioni parlamentari dovranno esprimere il proprio parere, come specificamente previsto al comma 2 e per quanto già previsto nei riguardi dei soggetti che opereranno ai sensi dei commi 3 e 4, nelle specifiche leggi istitutive, nelle norme e leggi vigenti, o nelle ulteriori forme che, eventualmente, vorremo porre in essere nel corso della definizione del provvedimento.

Il sistema di navigazione satellitare è un complesso insieme di *hardware* e *software*, formato da una costellazione di satelliti intercomunicanti con infrastrutture di terra, in grado di consentire su scala planetaria la determinazione ad un ricevitore della posizione, della velocità e del tempo. Le applicazioni potenziali di tale infrastruttura sono immediatamente individuabili nel settore della mobilità e del controllo del traffico stradale, ferroviario, del trasporto marittimo ed *in primis* del trasporto aereo, per la razionalizzazione dei corridoi e delle rotte in questo settore. Sono innumerevoli, comunque, le altre funzioni e valenze.

L'implementazione tecnologica è stata realizzata ormai da oltre un decennio ed è legata ad esigenze di carattere militare. Attualmente sono due i sistemi di navigazione satellitare operativi: il GPS (*Global positioning system*) americano e il GLONASS (*Global orbiting navigation satellite system*) russo. I due sistemi sono parzialmente compatibili tra loro e attualmente fruibili e, dunque, utilizzabili con

notevoli limiti di precisione e ancor più con notevoli limiti di continuità e di garanzia sulla disponibilità temporale, ma anche in quanto strettamente controllati e condizionati dalle autorità militari dei due paesi che li rendono disponibili gratuitamente, ma con le ampie lacune e servitù che ho sopra esposto.

L'Unione europea, a seguito dello sviluppo delle applicazioni civili e commerciali, ha riconosciuto l'esigenza strategica di migliorare le possibilità di utilizzazione dei segnali oggi disponibili e di sviluppare un sistema autonomo nel settore della navigazione satellitare con il proprio programma in argomento denominato GNSS (*Global navigation satellite system*). L'obiettivo è quello di acquisire livelli di migliore servizio, di sviluppare un sistema autonomo dal punto di vista della competitività industriale e tecnologica (è di questo che *in primis* si tratta), nonché per ulteriori considerazioni dal punto di vista della politica estera e della sicurezza comune, sotto vari aspetti complementari.

In tale quadro, come prima iniziativa, è stato deciso (lo segnalo per completezza di conoscenza) l'avvio di un primo programma denominato EGNOS (*European global navigation overly system*) che riguarda lo sviluppo e la realizzazione di un sistema di terra in grado di migliorare ed ottimizzare l'utilizzo dei due segnali forniti dalle due reti esistenti (GPS e GLO-NASS) per il controllo della navigazione aerea. La *leadership* di tale programma è della Francia, che concorre ai costi per il 28 per cento circa, seguita dalla Gran Bretagna per il 17 per cento, dalla Germania per il 16 per cento e dall'Italia che partecipa al 15 per cento.

Il più importante disegno dell'Unione europea è quello della realizzazione di un sistema di navigazione satellitare imperniato su una costellazione autonoma di satelliti appositamente in orbita a gestione civile. Ripeto, del tutto autonoma, anche se complementare al GPS e con esso in sintonia, per un investimento globale di circa 6 mila miliardi.

Una prima decisione riguardo al nuovo sistema denominato Galileo — e questa

denominazione ci piace particolarmente, perché ricorda un grande scienziato italiano — relativa alla fattibilità fu assunta dopo una serie di incontri esplorativi con USA, Russia e Giappone dalla Commissione europea nel febbraio 1999. Nella successiva riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti, nel giugno 1999, è stato approvato il programma per la fase di definizione. In parallelo, l'ESA ha deliberato il quadro delle attività di definizioni del segmento spaziale.

Nel dicembre 2000 — cioè in questo momento — il Consiglio dei ministri dei trasporti e l'ESA stanno approvando le prime fasi dei progetti Gala e Galileosat, che hanno comportato un impegno di spesa di 80 miliardi ciascuno, per la fase di attività progettuale. La partecipazione italiana a tale progetto è pressoché da tutti riconosciuta come una priorità nazionale assoluta per la tutela degli interessi industriali e tecnologici, nonché per il mantenimento della posizione di eccellenza dell'Italia nel settore aerospaziale, anche se sono ancora da definire modalità di adesione al programma europeo, soprattutto, come ho accennato, in relazione ai soggetti istituzionali chiamati alla sua attuazione, nonché in relazione alla costituzione di un'agenzia o di una forma di *partnership* pubblico-privato.

Lo scopo al momento più significativo del sistema, ma tutt'altro che esclusivo, è quello di consentire la conoscenza della posizione di un vettore con precisione di ordine metrico, sia in mare, sia in terra, sia in aria, con un impatto di grande portata determinato dalla modificazione delle metodologie di controllo del traffico e con riduzioni di tempi di percorrenza e quindi di costi, nonché con incremento dei parametri di sicurezza.

Sono altresì non solo ipotizzabili, ma sicuramente prevedibili rilevanti riduzioni d'impatto ambientale, con l'adozione di tali dispositivi sui veicoli commerciali, per la razionalizzazione delle rotte e dei percorsi. Lo stesso dicasi per l'applicazione tecnologica nei diversi settori di utilizzo. Si possono già individuare significativi sviluppi nell'utilizzo e sfruttamento

delle risorse sotterranee e sottomarine, nei rilevamenti geodetici e topografici, nel controllo delle deformazioni strutturali, nella sincronizzazione dei sistemi di comunicazione e nel rifasamento degli impianti di generazione elettrica, nella stima del contenuto di vapore acqueo presente nell'atmosfera, ai fini meteorologici e di protezione civile, nell'ambito della previsione dei fenomeni vulcanici e nell'analisi previsionale degli eventi sismici, oltre che in innumerevoli altri settori: della necessità di migliori strumenti di lettura di questi fenomeni noi abbiamo, purtroppo, drammatica testimonianza da tutto quello che sta accadendo ed è accaduto nel campo del dissesto idrogeologico e delle alluvioni.

I benefici previsti dalla partecipazione al progetto vanno dalla vendita ed esportazione dei terminali utenti alla fornitura dei servizi a valore aggiunto ed a tutto ciò che potrà scaturire dalla gestione operativa del sistema a vantaggio di utenti pubblici e privati, di fornitori di servizi e di singoli fruitori. In quest'ottica, per far fronte alla prevedibile naturale resistenza e competizione dei gestori dei sistemi concorrenti operanti, è di fondamentale importanza e strategicamente centrale, per il successo dell'iniziativa industriale e di servizio, affiancare all'impegno comunitario di sviluppo, costruzione e gestione del sistema un adeguato investimento di ricerca, con un particolare riguardo anche al settore delle applicazioni nel sistema fisico e quindi anche ambientale e di protezione civile, senza tralasciare le applicazioni di tipo commerciale, con particolare attenzione anche ai mercati dei paesi del Mediterraneo e dell'estremo oriente a noi contigui.

L'opportunità di destinare una significativa parte del fondo accantonato ad attività di ricerca applicata, già dalla fase di sviluppo iniziale del sistema di navigazione satellitare, discende dalla necessità di individuare tempestivamente le specifiche critiche del sistema in relazione alle applicazioni più innovative, sfruttando l'evoluzione tecnologica come elemento di vantaggio sui sistemi concorrenti già ope-

ranti. Anche nella lontana e non certamente auspicabile ipotesi di un abbandono — come da qualcuno paventato — o di un drastico ridimensionamento del progetto europeo, a fronte di una maggiore cooperazione ed interoperabilità con le due reti esistenti — cosa che oggi, peraltro, non appare, in quanto, ad esempio, il GLONASS russo è ormai una rete in via di obsolescenza —, l'investimento in ricerca e sviluppo di applicazioni non verrebbe ad essere disperso, in quanto sostanzialmente indipendente dalla piattaforma di sistema. L'investimento non è vanificato e persegue lo scopo di crescita in questo settore.

Infine, non può essere ignorata l'esigenza di sostenere, attraverso tale meccanismo, il sistema della ricerca applicata nazionale, in particolare nel settore che ricopre un ruolo di eccellenza a livello europeo e mondiale per quanto riguarda l'industria italiana e di cui è noto il sottofinanziamento — più volte ricordato anche in quest'aula — largamente imputabile al progressivo ristagno anche dei trasferimenti di risorse e con particolare riguardo anche alle università e agli enti di ricerca pubblici. Appare pertanto opportuno coinvolgere, sin da ora, su obiettivi applicativi definiti, ben identificati e di prevalente interesse pubblico (ambiente, protezione civile, trasporti e mobilità, logistica, sicurezza pubblica, sistemi di salvataggio, soccorsi e pronti soccorsi), le migliori risorse scientifiche e di ricerca, appoggiandosi prevalentemente a strutture pubbliche di adeguate dimensioni e con competenze interdisciplinari specifiche.

L'articolato proposto persegue tali finalità. Gli strumenti finanziari predisposti ed i coinvolgimenti prefigurati, via via opportunamente integrati con l'attivazione di ulteriori sinergie, sono idonei e suscettibili di assicurare, nel breve periodo quinquennale previsto per la fase di sviluppo del sistema, soluzioni significative alle problematiche centrali delineate. Riguardo allo stato del programma, attualmente sono in corso di avanzamento, relativamente alle attività gestite direttamente dall'Unione europea, i progetti Gala

e Geminus, nei quali vengono definiti rispettivamente i requisiti del sistema ed i servizi (in entrambi i progetti l'industria francese svolge il ruolo di coordinatore relativamente alle attività gestite dall'ESA), il programma Galileosat, finalizzato alla definizione del segmento spaziale ed associata attività di controllo, che vede l'industria spaziale italiana, segnatamente l'Alenia Spazio, quale *prime contractor*. A tali attività l'Italia concorre con contributi e con l'assunzione di ruoli sostanzialmente paritetici a quelli svolti da Francia, Germania e Gran Bretagna.

Per quanto riguarda il coinvolgimento delle ricadute industriali, occupazionali e di avanzamento tecnologico, nelle audizioni svolte e nella documentazione acquisita, si è rilevato che ad oggi 8 imprese italiane partecipano al progetto Galileosat, con circa 50 aziende europee, e che ben 15 imprese italiane partecipano al progetto Gala, su circa 60 aziende europee. Ricordo che la Commissione europea ha proseguito i contatti con Russia ed USA per valutare la possibilità di una coesistenza e complementarietà rispettivamente con il sistema GLONASS e con il GPS e che l'impegno della Commissione europea dovrebbe concretizzarsi nella creazione di un soggetto titolare e gestore tramite ulteriori strutture operative del sistema. Ad oggi la soluzione più avanzata è quella della possibile creazione di un'apposita agenzia nella quale confluiranno le competenze e le prerogative dell'Unione europea, dell'ESA e degli altri Stati membri. A supporto della Commissione europea e dell'ESA è stata costituita dalle aziende spaziali impegnate nel programma un'apposita società denominata Galileo Industries, con sede a Bruxelles, che si propone come soggetto partner nell'ipotesi di una *partnership* pubblica-privata, sicuramente auspicabile, in quanto una parte di finanziamento è previsto a carico di privati.

Riguardo alle fasi future, il programma prevede, dopo il completamento della fase di definizione, consistente nella realizzazione di attività preparatorie di qualifica operativa del sistema, una fase dimo-

strativa che si concluderà entro il 2004-2005 e, successivamente, la fase di *deployment* con il completamento della costellazione degli ulteriori satelliti fino ad un numero previsto, fino a questo momento, di 30 satelliti (26 dopo la fase dimostrativa che interesserà 3 o 4 satelliti) e delle infrastrutture di terra la cui conclusione è prevista entro il 2007-2008 (forse anche il 2006), per un costo presunto di circa 6 mila miliardi. Di tale importo, 2.500 miliardi sono previsti a carico dell'intervento pubblico, mentre la parte rimanente sarà reperita a carico dell'industria e degli utilizzatori privati o con finanziamenti bancari specifici (ad esempio la Banca europea per gli investimenti) o con maggiori contributi da parte degli Stati membri.

Nel corso delle audizioni sono stati ascoltati numerosi soggetti (ASI, ENAV, Università di Roma ed altri).

Le Commissioni I, VII, IX e XIV hanno espresso sul disegno di legge parere favorevole senza osservazioni e condizioni; mentre la V Commissione bilancio ha espresso il proprio parere favorevole con due osservazioni. La prima riguarda l'impegno per la spesa per attività preliminari, che non può che essere effettuato all'inizio del progetto, altrimenti non riguarderebbe le attività preliminari. La seconda osservazione riguarda l'opportunità di acquisire informazioni da parte del Governo sui provvedimenti di riparto; di essa si potrà tener conto nel corso dell'esame del provvedimento e si potranno pertanto acquisire ulteriori notizie da parte del Governo.

Vorrei dire un'ultima cosa, Presidente, se mi è consentito.

PRESIDENTE. Onorevole Saraca, ha già esaurito il tempo a sua disposizione.

GIANFRANCO SARACA, *Relatore*. Presidente, le chiedo allora di poter consegnare per iscritto la parte finale della mia relazione.

PRESIDENTE. La Presidenza autorizza senz'altro la pubblicazione in calce al

resoconto stenografico della seduta odierna della parte finale della sua relazione.

GIANFRANCO SARACA, *Relatore*. Presidente, mi consenta soltanto di evidenziare l'interesse ad una rapida approvazione del disegno di legge in esame sia per le scadenze temporali a cui ho fatto cenno sia per l'esigenza di individuare una nostra città come sede dell'agenzia (in *pole position* è la città di Roma). In questo senso è molto importante che vi sia una rapida adesione al programma e al finanziamento in oggetto.

PRESIDENTE. La ringrazio onorevole Saraca.

Desidero informare sia il rappresentante del Governo sia i colleghi iscritti a parlare che alle 11 dovremo sospendere l'esame di questo provvedimento perché vi sarà un'informativa urgente del Governo sugli incidenti accaduti ad Imperia in relazione al vertice di Nizza. Di conseguenza, se vi è interesse a concludere la discussione sulle linee generali sul disegno di legge n. 7154 entro le 11, i colleghi dovranno regolarsi nella durata dei loro interventi.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ANTONINO CUFFARO, *Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*. Dopo l'ampia relazione dell'onorevole Saraca credo che vi sia poco d'aggiungere, Presidente.

Ho preso la parola per sottolineare un aspetto peraltro già ripreso nella relazione dell'onorevole Saraca, quello relativo alla ricerca scientifica e tecnologica come elemento fondamentale per lo sviluppo di questo grande progetto europeo.

Ci troviamo dinanzi ad un provvedimento di spesa che però sorregge una grande iniziativa. Il progetto europeo, come è stato detto, nasce in un contesto mondiale in cui sia il sistema GPS sia il GLONASS operano da numerosissimi anni, avendo, in particolare il GPS, milioni di utenti che ricevono i dati gratui-

tamente utilizzandoli operativamente a terra, a mare, in aria e nello spazio. Negli Stati Uniti sono già in corso le attività per la seconda generazione dei satelliti. Quindi, anche nell'ipotesi di un accordo tra l'Europa e gli Stati Uniti, risulta evidente che la sfida dell'Europa si gioca sulla ricerca e sulla innovazione sia per il segmento spaziale che per quello terrestre.

Per sostenere la candidatura italiana a svolgere nell'ambito del programma Galileo un ruolo primario — come è possibile — è necessario realizzare un programma nazionale di ricerche e sviluppi tecnologici che consolidi le competenze strategiche nello specifico campo dei sistemi di navigazione satellitare, consentendo all'industria italiana, che è molto interessata a questo settore, di conquistare un ruolo di eccellenza a livello europeo.

I nostri ricercatori e le nostre imprese dovranno accettare una grande sfida: la ricerca avanzata su nuovi orologi atomici, tecniche di trasmissione e ricezione, analisi differenziale dei dati per valutare spostamenti millimetrici della superficie terrestre fino alla creazione di nuove figure professionali, che richiedono un grande impegno del nostro sistema formativo.

Il disegno di legge offre all'Italia lo strumento per conquistare un ruolo leader in Europa sia per il segmento spaziale sia per quello terrestre e per rivendicare, sulla base di concreti impegni, la collocazione in Italia dell'agenzia europea di navigazione satellitare, che gestirà il GNSS-Galileo, integrando le competenze dell'Unione europea, dell'ESA e degli Stati membri dell'Unione.

Sia per le numerose e varie tecnologie (orologi atomici, sistemi di sincronizzazione, eccetera) sia per le molteplici applicazioni (navigazione, disastri naturali), tale programma di finanziamento deve essere posto in stretta sinergia — e faremo così — con le altre attività di ricerca che verranno collocate nel programma nazionale di ricerca che il Ministero dell'università e della ricerca scientifica, in base al decreto legislativo n. 204 del 1998, ha

avuto il compito di coordinare e di proporre. In questo programma ricadono anche le linee guida del piano spaziale nazionale, affidato all'agenzia spaziale italiana. Informo che ieri vi è stata la prima riunione della commissione di ricerca del CIPE, in cui abbiamo presentato, dopo l'approvazione delle linee guida del programma nazionale di ricerca, il programma nella sua interezza e speriamo che, entro la fine dell'anno, esso possa essere approvato e diventare operante.

L'interesse specifico di molteplici amministrazioni e il carattere internazionale delle attività aerospaziali hanno richiesto, anche in sede normativa, l'istituzione di un apposito gruppo di lavoro interministeriale di indirizzo e di coordinamento in materia, costituito ai sensi dell'articolo 3 del decreto n. 27 del 1999, e composto anche da rappresentanti dei Ministeri degli affari esteri, dell'ambiente, dell'industria, delle comunicazioni, della difesa e dei trasporti. Il gruppo sta operando per la definizione di proposte di aggiornamento del piano spaziale nazionale e delle conseguenti proposte di direttive per l'agenzia spaziale italiana. Faccio presente che il piano spaziale è un allegato del programma nazionale di ricerca.

Il nostro Ministero, tenendo conto dei vari aspetti interdisciplinari che la navigazione satellitare comporta, intende formare uno specifico sottogruppo di esperti, nell'ambito del gruppo di lavoro interministeriale, dedicato al GNSS, in supporto anche al Ministero dei trasporti, avendo il Presidente Amato definitivamente chiarito, in una riunione di settembre, che questo comitato, in base all'evoluzione legislativa, ha concluso il mandato del comitato dei ministri, cui si riferiva il relatore nel suo intervento.

Il collegamento delle tecnologie e dei prodotti sviluppati in ambito spaziale con altre aree di sviluppo e di utenza trova un ulteriore coordinamento ai massimi livelli delle amministrazioni della commissione CIPE, prevista dal decreto legislativo n. 204 del 1998, per l'approvazione del programma nazionale di ricerca.

Il coordinamento unitario della politica spaziale e la stretta collaborazione con le amministrazioni interessate hanno consentito — lo dico con soddisfazione —, negli ultimi due anni, di rafforzare il ruolo dell'Italia nel quadro internazionale a livello sia europeo sia mondiale. Ci auguriamo che l'approvazione del disegno di legge all'esame della Camera ci consenta di disporre di mezzi ulteriori per poter proseguire in una politica che stando già buoni risultati.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Giovine. Ne ha facoltà.

Ricordo all'onorevole Giovine che alle 11 dobbiamo sospendere l'esame di questo provvedimento per consentire lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo su altre questioni.

Prego, onorevole Giovine.

UMBERTO GIOVINE. Signor Presidente, cercherò di ridurre al minimo la durata del mio intervento.

Sull'argomento in discussione, come ha ricordato il relatore, onorevole Saraca, vi è stato un supplemento di audizioni, fortemente appoggiato dalle opposizioni, che sicuramente, come ha sostenuto lo stesso relatore, è stato utile per l'acquisizione di elementi conoscitivi.

Signor Presidente, avendo ascoltato con interesse, come lei e tutti i colleghi presenti, quanto hanno affermato il relatore ed il rappresentante del Governo, sottosegretario Cuffaro, mi limiterò ai punti più controversi del programma, che tutti noi vorremmo venisse realizzato. Dico vorremmo perché, com'è noto, il Consiglio dei ministri dei trasporti europeo si svolgerà il prossimo 20 dicembre e non vi è la certezza che esso sarà in grado di varare il programma stesso. Mentre stiamo discutendo in quest'aula, a Bruxelles il Comitato dei rappresentanti permanenti dei paesi interessati sta « faticosamente » discutendo su alcuni dei punti qui sollevati: il partenariato pubblico-privato, la questione della sicurezza, altri problemi ancora lontani dall'essere risolti. Ricordo che si tratta di paesi che hanno

dichiarato di voler partecipare al progetto Galileo.

Certamente, il recente vertice di Nizza ci dà un'indicazione molto chiara: è pericoloso, in tutte le intraprese europee, basarsi sulle cosiddette « cordate di paesi ». L'interesse nazionale, « binazionale » o « trinazionale » non è più all'ordine del giorno: la struttura che l'Europa si sta dando non consiglia di creare questo tipo di aggregazioni perché, come si è visto a Nizza, esse si rivelano perdenti.

In attesa, pertanto, che il Consiglio dei ministri dei trasporti dia indicazioni definitive, noi sosteniamo sicuramente l'importanza della presenza dell'Europa nelle tecnologie. Si è obiettato abbastanza giustamente, come ha ricordato il relatore, che in questo campo esiste già ed è molto diffuso il *global position system* (GPS), che è molto preciso per quanto riguarda gli usi civili. Personalmente, ho installato il GPS nella mia auto ed esso mi conduce a pochi metri dalla destinazione dopo avermi indicato esattamente, passo dopo passo (l'ho provato da Pescara fino alla provincia di Milano), come muovermi. Relativamente agli usi civili, pertanto, l'esistenza del GPS (che tra l'altro viene concesso in uso gratuito) rappresenta un importante elemento da considerare nel momento in cui si crea, con il sistema Galileo, una ridondanza di segnali.

Naturalmente, con il Galileo si consegue un miglioramento. Infatti, esso punta sull'integrità del segnale, ossia su un segnale più preciso e garantito, il che significa che, se il sistema giudica che il segnale non sia sufficientemente preciso, si accende una luce rossa che avverte, appunto, che il segnale non è garantito. Questo meccanismo è presente anche nel GPS, ma il Governo americano lo riserva agli usi militari.

Arriviamo così al cuore della questione. Esso, posto con un'insistenza persino eccessiva dai colleghi del Governo francese, riguarda i possibili usi del sistema GNSS 2-Galileo per la sicurezza militare. Né l'Unione europea, né l'Agenzia spaziale europea possono avventurarsi in intraprese militari; pertanto, l'insistere

sul potenziale utilizzo militare di Galileo significa, di fatto, uccidere il progetto, e ciò non perché lo affermino le potenze concorrenti, ma perché lo stabilisco gli stessi trattati dell'Unione europea. Questo è un punto delicato.

Rileviamo la persistente tendenza dello stato maggiore francese ad insistere sulla questione della sicurezza; il che non può che creare danni e, per quanto riguarda la posizione italiana, tedesca, olandese e britannica, non può che suscitare opposizione.

L'integrità del segnale deve essere sostenuta indipendentemente e contro l'eventuale utilizzo militare, altrimenti significa che, anziché promuovere questo importante progetto, noi punteremmo ad affossarlo. Ecco perché dicevo che è improprio parlare di cordate.

Un altro punto che dobbiamo sottolineare è quello della congruità dei costi. Ricordo che nella discussione svoltasi ieri presso la Commissione bilancio, di cui faccio parte, le opposizioni del centrodestra, della Casa delle libertà, hanno sottolineato i dubbi sulla congruità del costo generale del progetto stabilito che ammonterebbe, a detta del commissario ai trasporti Loyola De Palacio, a 3,25 miliardi di euro. Secondo le valutazioni indipendenti che abbiamo voluto fare, il costo non potrà essere inferiore a tre volte tanto, alla luce di quanto hanno speso gli americani (i quali, di regola, spendono anche meno). Quindi, il punto della congruità, sollevato in particolare dai colleghi di Forza Italia e di Alleanza nazionale in Commissione bilancio, rimane un grosso punto interrogativo. In ogni caso, lo verificheremo dopo il Consiglio dei trasporti.

Sulla questione delle riserve espresse dai singoli paesi, un punto importante — oltre a quello della sicurezza — è quello del partenariato pubblico-privato. Al Forum aerospaziale italiano del 1999, quando si parlò per la prima volta di questo argomento a Milano, sembrava che il partenariato pubblico-privato (il cosiddetto PPP) fosse la pietra filosofale del progetto Galileo, come di qualsiasi altra cosa che nell'Europa liberalizzata do-

vrebbe muoversi sulla superficie della terra! In realtà, un anno dopo, al secondo Forum aerospaziale di Milano, si è verificato che il partenariato non esiste, non c'è e che è forse un pio desiderio! È quindi chiaro che paesi come la Danimarca, che sostengono che si debba finanziare il progetto esclusivamente attraverso l'intervento di aziende private, non possano fare altro che affossare anch'essi il progetto. Bisogna trovare in qualche modo una via di mezzo: cercare di coinvolgere il denaro privato ma, poiché è assolutamente improbabile che qualsiasi azienda che debba rispondere ai suoi azionisti metta denaro privato là dove non c'è un ritorno di questi investimenti, è evidente che il discorso si fa molto, molto difficile. Questo coinvolge quindi la reale congruità.

In altre parole, noi dobbiamo sostenere in prospettiva il partenariato pubblico-privato, ben sapendo però che, se lo imponiamo come una tagliola all'inizio, questo progetto non andrà avanti.

E purtroppo di progetti che non vanno avanti questo Governo ci ha abituati a vederne tanti. Ricordo, ad esempio, che in quest'aula, due anni fa — i colleghi della X Commissione se lo ricorderanno — abbiamo assegnato 2 mila miliardi al Governo perché in qualche modo l'industria italiana entrasse in Airbus. Non vi è traccia però dei risultati di questo importante stanziamento per il quale, con una risoluzione che io stesso presentai si chiese che il Governo informasse il Parlamento su come andava a finire la vicenda. Ricordo, inoltre, che, in prossimità delle scorse elezioni regionali, fu annunciato un grande accordo tra la grande industria pubblica (o ex pubblica, non so come si chiama più) italiana e EADS, cioè la grande compagine europea che include Airbus. Di questo accordo non si è più vista traccia e intanto Airbus va avanti con delle ordinazioni che stanno arrivando ai 50 aerei!

Che fine ha fatto la partecipazione italiana? Dove si trova l'Italia in Europa? È ancora valido l'accordo con EADS? Vi è ancora Airbus? Questo è il quadro di

inadempienze e talvolta, francamente, di bugie nel quale noi siamo costretti ad operare, che ci rende molto, molto prudenti!

Per quanto riguarda i vantaggi che potrebbero derivare alle aziende dal progetto Galileo, li ha già richiamati il relatore, ma vorrei segnalare che questi vantaggi si limitano a certe aziende. Rileviamo peraltro forti nervosismi da parte del settore delle piccole e medie aziende (soprattutto quelle piccole) del settore aerospaziale per essere state tenute troppo fuori da questo progetto. Abbiamo ancora il tempo di correggere questa situazione; vedremo come farlo.

Per quanto riguarda poi la sede dell'agenzia Galileo, i cui contenuti peraltro non conosciamo ancora, essendo prevista comunque una sede interinale da qui alla fine del 2001, mi permetto di correggere il relatore Saraca. Correttamente il sottosegretario Cuffaro ha detto che l'Italia è candidata. Saraca è andato un po' più in là: forse per la sua vicinanza alla città di Roma e ai suoi interessi ha detto che Roma è in *pole position*. Nego che ciò sia vero. La *pole position* si conquista dopo alcuni giri di pista ad alta velocità. Non è stato fatto nessun giro di pista. Roma non è in *pole position*. Noiosterremo sicuramente l'Italia.

GIANFRANCO SARACA, *Relatore*. Ero nella fretta della chiusura, onorevole Giovine.

UMBERTO GIOVINE. Grazie, onorevole relatore, per la precisazione. Ho capito che si è trattato di un movimento più del cuore che della ragione.

In ogni caso, è interesse di tutti sostenere che l'Italia debba e possa essere luogo di sede di questa agenzia. Naturalmente, nel momento in cui si tratterà di arrivare in *pole position* vedremo in cosa consisterà questa gara e chi arriverà dalla *pole position* alla fine della gara.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Giovine.

Poiché alle ore 11 avrà luogo l'informativa urgente del Governo sugli incidenti di Nizza, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,55, è ripresa alle 11.

Informativa urgente del Governo sugli incidenti verificatisi ad Imperia in relazione al vertice di Nizza nonché sull'irruzione violenta nel Centro culturale milanese, il 12 dicembre 2000.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sugli incidenti verificatisi ad Imperia in relazione al vertice di Nizza nonché sull'irruzione violenta nel Centro culturale milanese, il 12 dicembre 2000.

Dopo l'intervento del sottosegretario per l'interno, senatore Brutti, potrà intervenire un deputato per gruppo per cinque minuti, nonché un rappresentante per ciascuna delle componenti del gruppo misto.

Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per l'interno.

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nei giorni scorsi parlamentari di diversi gruppi hanno espresso in quest'aula il loro disagio per la decisione del Governo francese che ha di fatto sospeso l'applicazione della Convenzione di Schengen, bloccando alla frontiera un treno speciale con a bordo manifestanti italiani diretti a Nizza per protestare contro il vertice europeo. Perciò il Governo è stato invitato a fornire un'informativa urgente al Parlamento, anche con riguardo alle critiche avanzate da più parti per l'operato delle nostre forze dell'ordine, che sono intervenute a Ventimiglia contro i manifestanti, i quali intendevano forzare il blocco ed entrare comunque in Francia.

Prima di procedere ad una ricostruzione dei fatti sulla scorta delle notizie comunicate dal dipartimento della pubblica sicurezza e dal prefetto d'Imperia,

voglio fornire alcuni chiarimenti in ordine alle decisioni assunte dal Governo francese. L'articolo 2, paragrafo 2, secondo periodo, della Convenzione di Schengen, come sapete, consente ad ogni Stato, per limitati periodi di tempo, in presenza di situazioni eccezionali connesse con esigenze di ordine pubblico, di adottare tutte le misure necessarie, informando tempestivamente gli altri Stati contraenti. Si tratta di misure necessarie a far fronte a queste situazioni di eccezione connesse con esigenze di ordine pubblico.

Il 1° dicembre scorso, il Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea ha comunicato formalmente agli Stati membri la volontà del Governo francese di ripristinare, nel periodo compreso tra il 2 e il 10 dicembre 2000, i controlli di frontiera al confine con l'Italia. Le autorità francesi hanno chiesto la collaborazione italiana per effettuare controlli congiunti lungo il confine terrestre, poter individuare e subito allontanare i gruppi, o persone indesiderabili, richiamando precedenti esperienze già attuate proprio a Ventimiglia. Nel marzo 1999, infatti, la polizia francese aveva respinto in Italia circa 2 mila appartenenti a movimenti solitamente denominati antagonisti, che intendevano raggiungere Parigi in treno. La richiesta dei primi di dicembre è stata motivata dalle preoccupazioni, frutto di informazioni acquisite esaminando volantini, propaganda murale, siti *web*, circa la volontà dell'estrema sinistra francese di mobilitarsi per attuare iniziative di protesta a Nizza durante lo svolgimento del vertice.

In occasioni analoghe, le manifestazioni svoltesi in varie città europee sono spesso sfociate in episodi di violenza, ai quali non sono rimasti estranei appartenenti ai movimenti antagonisti provenienti anche dall'Italia.

Aderendo alla richiesta francese, sono stati intensificati i contatti fra i servizi di polizia di frontiera dei due paesi, concordando ed armonizzando gli interventi. Intanto, il dipartimento della pubblica sicurezza inviava a Ventimiglia uomini e mezzi di rinforzo, sia per concorrere ai

controlli lungo il confine sia per prevenire possibili intemperanze o atti violenti da parte di manifestanti respinti verso l'Italia.

A questo proposito, voglio sottolineare che i rapporti di collaborazione tra gli organismi di polizia italiani e francesi sono pienamente rispondenti alle esigenze reciproche di sicurezza e si muovono rigorosamente nel quadro delle facoltà sancite dall'accordo bilaterale, quindi nel rispetto degli obblighi derivanti dalle intese a livello comunitario. Tale quadro normativo, anche in questo caso, è stato rispettato. Del resto, la riprova di un collegamento operativo tra le forze di polizia italiane e quelle francesi è costituita dalla facilità con la quale, nelle stesse ore in cui i problemi ai quali stiamo facendo riferimento si presentavano, attraverso il valico di frontiera autostradale è stato, invece, agevolato il transito di circa 90 autobus, con a bordo circa 5 mila aderenti alle organizzazioni sindacali italiane, che nel pomeriggio del 6 dicembre hanno potuto partecipare, a Nizza, a manifestazioni indette dalle associazioni dei lavoratori e si è trattato di manifestazioni pacifiche che si sono svolte senza problemi e il cui svolgimento è stato agevolato dal servizio di controllo svolto congiuntamente dalla polizia italiana e da quella francese. La libertà di manifestazione del pensiero di queste 5 mila persone che sono state fatte affluire dai sindacati italiani è stata pienamente garantita.

Un atteggiamento completamente diverso, invece, è stato assunto dalle autorità francesi quando è giunto alla stazione ferroviaria di Ventimiglia, intorno alle 14,40 del 6 dicembre, il treno speciale *Global Action Express*, partito da Roma nella tarda serata del giorno precedente, a bordo del quale viaggiavano circa 1.500 manifestanti, tra i quali, secondo notizie diffuse tramite Internet, molti esponenti di centri sociali campani, laziali, toscani, liguri, lombardi, piemontesi e veneti. Su iniziativa francese i collegamenti ferroviari con la Costa Azzurra sono stati interrotti dalle ore 13,30 del 6 dicembre

alle ore 18,25 del giorno successivo, così da impedire il passaggio della frontiera al treno speciale originariamente diretto a Nizza.

Accompagnati dagli onorevoli Pier Paolo Cento e Ramon Mantovani e dal consigliere comunale di Venezia, Giuseppe Caccia, i passeggeri del treno, in un primo momento, hanno deciso di attendere a bordo del convoglio che le autorità transalpine mutassero il loro atteggiamento consentendo di proseguire il viaggio. Sono stati avviati tentativi di mediazione da parte dei due parlamentari presenti, il collega Cento e il collega Mantovani, e questi tentativi di mediazione erano agevolati dalla ampia disponibilità dimostrata in concreto dal questore di Imperia, dai suoi collaboratori e dai funzionari del dipartimento per la pubblica sicurezza che erano già presenti alla frontiera.

FRANCESCO GIORDANO. Si è vista la disponibilità !

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Nulla ha tuttavia potuto indurre le autorità francesi, né in questa fase né durante la successiva nottata, a mutare l'atteggiamento di chiusura nei confronti dei manifestanti italiani. Questo atteggiamento non è mutato neppure di fronte alla proposta avanzata dal questore di Imperia di avviare al posto di frontiera di Ponte San Ludovico i passeggeri del convoglio divisi in piccoli gruppi a bordo di autobus navetta reperiti sul luogo. In realtà, la proposta del questore avrebbe garantito anche la previa verifica che i manifestanti non portassero con sé strumenti di difesa e offesa, come caschi, imbottiture, scudi, camere d'aria, bastoni che, secondo informazioni acquisite e a quanto è stato segnalato, sarebbero stati celati all'interno del treno. Questa soluzione di mediazione, dunque, si è rilevata impraticabile, sia perché respinta dalle autorità francesi sia perché non accettata dai passeggeri che erano restii a subire controlli da parte delle nostre forze dell'ordine. Invece, intorno alle ore 18, i manifestanti compattamente si incammi-

navano lungo la linea ferroviaria spostandosi poi sulla parallela autostrada fermandosi a ridosso del tunnel che conduce al confine. Secondo ciò che ci è stato segnalato, quasi immediatamente dopo questo atto vi è stata la paralisi della circolazione in conseguenza del folto numero di manifestanti ed anche di una improvvisata barricata eretta spostando in mezzo alla carreggiata i pesanti spartitraffico in cemento di solito utilizzati per canalizzare il traffico.

Gli operatori di polizia, accorsi per prevenire ulteriori occasioni di pericolo, in realtà venivano fatti oggetto di insulti, spintoni e sputi; infine, venivano lanciati corpi contundenti, che causavano gravi danni a due vetture della polizia di Stato. Nonostante tutto ciò, le forze dell'ordine hanno responsabilmente evitato interventi avventati e si sono limitate a controllare la situazione fino alle ore 23,30 circa, cioè fino a quando i manifestanti decidevano di tornare sul convoglio per riposare.

Trascorsa la notte senza ulteriori incidenti, nella mattinata del 7 dicembre i dimostranti si concentravano nel piazzale della stazione da dove decidevano di dirigersi in corteo verso l'edificio ove ha sede il consolato onorario di Francia a Ventimiglia, già da tempo presidiato da contingenti delle forze dell'ordine.

Giunti nei pressi dello stabile, una parte dei dimostranti, a quanto risulta, assumeva un atteggiamento non aggressivo nell'intento di ottenere il permesso di manifestare proprio davanti all'ingresso del consolato. Altri giovani, invece, utilizzando degli scudi come strumento di sfondamento, iniziavano ad esercitare una forte pressione su un contingente schierato di carabinieri, il quale si limitava ad un'azione di contenimento, almeno fino a quando non veniva bersagliato da un fitto lancio di sassi, bottiglie ed altri oggetti.

A quel punto si rendeva necessaria un'azione più decisa in modo da evitare che i contestatori, i quali nel frattempo erano cresciuti di numero ed avevano dato vita ad un'azione più intensa, potes-

sero raggiungere gli uffici del consolato superando i contingenti delle forze dell'ordine.

Il rischio era concreto, considerato che i reiterati tentativi di sfondamento venivano attuati secondo tecniche efficaci. I manifestanti a ridosso delle forze di polizia si limitavano ad esercitare una forte pressione, mentre altri dimostranti nelle file dietro il primo settore di manifestanti lanciavano pietre e corpi contundenti per vincere la resistenza degli agenti.

Per evitare che la situazione uscisse dal controllo e degenerasse, i responsabili dell'ordine pubblico sono stati costretti a far intervenire gli uomini con maggiore incisività: sono stati, quindi, lanciati lacrimogeni per disperdere la folla e per alleggerire la pressione sui contingenti schierati a difesa del consolato.

Il bilancio di questa fase di scontri presenta la seguente lista di contusi o feriti: un ufficiale dei carabinieri colpito al volto da una pietra, che gli ha causato lesioni, anche per la rottura degli occhiali; otto militari dell'Arma; un funzionario; cinque agenti della polizia di Stato e otto manifestanti, tra i quali il coordinatore nazionale dei giovani comunisti italiani. Durante la prima fase degli incidenti un giovane romano, che, superato lo sbarramento delle forze dell'ordine, aveva tentato di introdursi nel consolato, è stato fermato e successivamente rilasciato.

Questa è, a quanto risulta, la ricostruzione degli episodi, i quali naturalmente sono oggetto di puntuale rapporto all'autorità giudiziaria, sulla base di una dettagliata documentazione fotografica e filmata, che viene messa a disposizione dell'autorità giudiziaria competente.

Questi sono i fatti, per quello che a noi risulta. Voglio sottoporre all'attenzione dell'Assemblea alcune conclusioni che è possibile trarre da questa ricostruzione dei fatti.

Di fronte alle decisioni delle autorità francesi, il questore di Imperia, insieme ai suoi collaboratori e ai funzionari di diverse Digos fatti confluire a Ventimiglia, si è impegnato allo scopo di prevenire gli incidenti. L'operato del questore di Impe-

ria è stato sorretto dal dipartimento della pubblica sicurezza con il quale lo stesso questore si è tenuto costantemente in contatto per la definizione delle iniziative di volta in volta necessarie.

In diverse sedi, anche su alcuni organi di informazione, l'operato delle forze dell'ordine è stato criticato. In proposito ribadisco che si è fatto ricorso ad un uso moderato della forza come *extrema ratio* per impedire il tentativo di invasione del consolato onorario francese di Ventimiglia. Questo fatto non poteva essere in alcun modo consentito perché avrebbe costituito, non solo una grave illegalità che le autorità italiane non possono in alcun modo tollerare, ma avrebbe anche costituito un motivo di discredito internazionale per il nostro paese.

La collaborazione richiesta ed offerta alle autorità francesi ha costituito un atto dovuto in relazione all'esigenza di concorrere alla sicurezza di un importante evento internazionale. C'è stata anche — ed è a questo fine che noi incoraggiamo sempre le nostre forze di polizia — la ricerca di una mediazione, di un accordo che si sarebbe potuto raggiungere più facilmente attraverso una maggiore disponibilità ai controlli che potevano essere effettuati alla frontiera.

Noi sottolineiamo questo elemento di pazienza e di ricerca dell'accordo che vi è stato. Gli incidenti ben più gravi avvenuti a Nizza tra la sera del 6 e la mattina del 7 dicembre confermano, anche alla luce dei fermi operati nei confronti di dodici cittadini italiani, che la prudente ed accorta opera di mediazione svolta dalle autorità italiane e la loro azione di contenimento nei confronti di quanti tendevano a porre in essere azioni violente, si è rivelata opportuna sia per la tutela che noi siamo chiamati a garantire sia per la tutela dell'immagine del paese.

Se il Presidente lo consente, passerei all'informativa sull'irruzione di un gruppo di manifestanti nella sede del Centro culturale di via Zebedia a Milano.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, posso chiedere di far rispondere separatamente?

PRESIDENTE. No, facciamo concludere il sottosegretario. L'informativa riguarda due fatti e poi i colleghi decideranno su quale intervenire.

FRANCESCO GIORDANO. È una modalità di organizzazione...

PRESIDENTE. Se non sbaglio, è stato deciso ieri dalla Conferenza dei presidenti di gruppo.

FRANCESCO GIORDANO. Non è così! Non è esatto!

PRESIDENTE. Ieri il Presidente ha annunciato in aula che la risposta del sottosegretario sarebbe stata unica.

Prosegua pure, signor sottosegretario.

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Mi rimetto alle determinazioni della Presidenza.

Vengo ora all'informativa urgente sugli episodi verificatisi a Milano il 12 dicembre scorso, espressamente richiesta dall'onorevole Sestini mercoledì 13 dicembre in quest'aula.

Fornisco una prima ricostruzione dei fatti sulla base degli accertamenti che è stato possibile disporre tramite il prefetto di Milano ed il dipartimento della pubblica sicurezza.

L'episodio va collocato nell'ambito della manifestazione indetta per solidarietà alle vittime di piazza Fontana nell'anniversario della strage del 12 dicembre 1969. Questa manifestazione era stata debitamente preavvisata alle autorità di pubblica sicurezza da rappresentanti della «rete autogestita studenti e collettivi» (RASC) e dal coordinamento dei collettivi studenteschi.

Durante lo svolgimento della manifestazione, i partecipanti hanno anche protestato contro l'istituzione dei buoni scuola che dovrebbero essere erogati dalla regione Lombardia.

Le forze dell'ordine di scorta del corteo non hanno però rilevato alcun allontanamento di gruppi nel momento in cui i giovani attraversavano piazza Missori, attigua a via Zebedia, n. 2, ove hanno sede il Centro culturale di Milano (CMC) e la mostra dell'antiquariato Sant'Alessandro. Alle ore 11,30, tuttavia, alcuni giovani che si erano fatti aprire il portone dello stabile delle due associazioni culturali si introducevano travisati (cioè con il volto non riconoscibile) nel seminterrato, ove accendevano alcuni fumogeni che nell'arco di alcuni minuti provocavano la saturazione — con i fumi emessi — dei corridoi e dei locali del centro culturale e della mostra.

Al termine dell'irruzione, i giovani si allontanavano velocemente, abbandonando numerosi volantini siglati «rete autogestita studenti e collettivi» e tracciando con vernice spray scritte offensive sulle pareti. Non veniva asportato nulla, né venivano provocati ulteriori danni alla struttura (cioè all'immobile). Il personale della questura, intervenuto a seguito della segnalazione dei fatti al 113, non ha potuto acquisire elementi di immediata utilità investigativa. L'azione molto repentina si era svolta in condizioni di scarsa visibilità, anche determinate dall'accensione dei fumogeni. I volantini rinvenuti all'interno del centro culturale e successivamente fatti circolare tra i manifestanti offrono una motivazione dimostrativa del gesto, che andrebbe ricollegato all'episodio del precedente 2 dicembre, quando nel Forum di Assago si era tenuto un incontro di sostegno all'iniziativa dei buoni scuola, indetto tra l'altro proprio dal centro culturale in questione.

In quella circostanza, circa 15 persone appartenenti al coordinamento dei collettivi studenteschi si erano introdotte nella sede del convegno, tentando di disturbare provocatoriamente i lavori e ne erano nati incidenti con persone con ogni probabilità aderenti — a quel che risulta — a Comunione e liberazione. Su tale aspetto riferisco che, in una nota ufficiale diramata dalle agenzie di stampa, il movimento di Comunione e liberazione ha smentito ogni

tipo di coinvolgimento nell'organizzazione del Forum e nei disordini. L'intrusione aveva, comunque, determinato il pronto intervento dei carabinieri che garantivano il relativo servizio di ordine pubblico.

Sempre martedì 12 dicembre, alle ore 9, un gruppo di studenti che stavano raggiungendo il punto di concentrazione della manifestazione prelevavano una bandiera con l'emblema della Lega nord ed alcune copie del quotidiano *La Padania* da un banchetto di propaganda organizzato dalla segreteria provinciale di quel partito. Non risulta che nel corso dell'episodio siano avvenuti atti di violenza, né è stata presentata alcuna denuncia da tale movimento politico. Sui fatti di martedì scorso sono in corso indagini in stretta intesa con l'autorità giudiziaria.

A breve distanza da tali episodi, non posso aggiungere altro. Il Governo esprime la propria condanna per atteggiamenti e comportamenti che, sia pure nei limiti che sono stati descritti e in base a quello che ci risulta, sono contrari alle regole della civile convivenza ed incompatibili con lo spirito che deve animare il confronto politico e la dialettica democratica a qualunque livello.

Se posso esprimere una valutazione personale, permettetemi di dire che qualsiasi episodio contrario alle regole della civile convivenza è anche in contrasto con lo spirito di chi esprime solidarietà alle persone inermi ed innocenti che furono vittime dell'ignobile strage del 12 dicembre 1969.

L'indicazione che diamo alle forze di polizia è che non debba esservi alcuna tolleranza nei confronti di episodi di inciviltà o di aggressione, poiché essi rappresentano precedenti e contribuiscono a rendere più difficile il confronto politico. Essi rappresentano il contrario di quello che per noi è un giusto modo di intendere la vita democratica, la manifestazione libera del pensiero e la manifestazione pacifica della legittima protesta, alla quale ciascun cittadino ha diritto, purché essa si svolga in forme tali da rispettare la libertà degli altri.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor sottosegretario.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Di Rosa. Ne ha facoltà.

ROBERTO DI ROSA. Signor Presidente, le mie considerazioni saranno riferite alla prima parte dell'informativa del sottosegretario Brutti; abbiamo tutti ascoltato la ricostruzione dei fatti di Ventimiglia accaduti in occasione del vertice di Nizza e le conclusioni che il sottosegretario Brutti ha offerto all'Assemblea, conclusioni che alla luce della ricostruzione che di quegli avvenimenti è stata fatta mi sembrano accettabili e condivisibili.

Voglio aggiungere alcune brevissime considerazioni, perché la valutazione di fatti come quelli accaduti alla frontiera con la Francia ed anche a Nizza credo debba essere fatta all'interno di un ragionamento più generale che ormai si impone all'attenzione delle forze politiche, dei Governi e dell'opinione pubblica internazionale in seguito all'esplosione della protesta di Seattle nel dicembre 1999 ed al formarsi di un movimento, variamente composto, di contestazione della globalizzazione. Credo che nei confronti di questo movimento, degli interrogativi e delle questioni che pone, si debba avere un atteggiamento comunque positivo, perché osservatori internazionali di vario orientamento politico-culturale giudicano comunque un fatto positivo che nel confronto internazionale venga inserita una tematica di questo genere. Anche chi è favorevole all'internazionalizzazione dell'economia non può non considerare, oltre agli aspetti positivi ed alle opportunità che la globalizzazione reca, anche gli interrogativi a proposito degli squilibri che la globalizzazione stessa comporta: nuovi squilibri tra paesi ricchi e paesi poveri, la crescita delle diseguaglianze sociali, soltanto per fare qualche esempio. Il movimento che si è materializzato a Seattle e da allora nelle diverse città del mondo in cui si sono svolti incontri di Governi e di organismi internazionali fa riferimento a queste tematiche e ad esse bisogna sicuramente rapportarsi con uno spirito di apertura, di

disponibilità al confronto, anche aspro, sul piano delle idee.

Abbiamo avuto una serie di esperienze, stiamo discutendo del vertice G8 di Nizza ed abbiamo in programma appuntamenti importanti che riguardano il nostro paese: penso al vertice G8 che si svolgerà nel luglio prossimo a Genova, come deputato ligure non posso non rivolgere a questo tema particolare attenzione, anche perché i fatti di Ventimiglia si sono svolti, appunto, nella mia regione. Tutte queste occasioni devono rappresentare un'esperienza ed una lezione in merito al modo in cui affrontare l'impatto con un movimento di contestazione a livello globale: qualcuno ha osservato che si tratta già di un modo europeo di porre le questioni.

Quindi, dicevo, bisogna innanzitutto mostrare disponibilità al confronto e poi l'impegno per l'accoglienza e l'organizzazione di sedi in cui questo confronto si renda possibile. Nello stesso tempo, però, credo debba svolgersi un'opera attenta di prevenzione, per evitare che frange minoritarie estremistiche portino il confronto sul piano inaccettabile della violenza. Il sottosegretario Brutti ha fatto una ricostruzione attenta di quanto è accaduto in occasione del vertice di Nizza, sulla base delle informazioni raccolte dagli organi di polizia (*Commenti del deputato Giordano*)... Naturalmente, se ci sono interpretazioni diverse sull'accaduto, ritengo che vi sia la possibilità di metterle a confronto, per l'accertamento di eventuali responsabilità. Mi pare comunque di poter dire che la decisione della Francia sia stata discutibile. Capisco altresì la prudenza del sottosegretario Brutti nel registrare questa posizione, alla quale si aggiunge la notizia che la Francia non si è resa disponibile ad operare quella mediazione che le autorità italiane avevano fatto e che avrebbe rappresentato, a mio avviso, la soluzione migliore per realizzare il massimo impegno per prevenire i disordini.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Sestini. Ne ha facoltà.

GRAZIA SESTINI. Signor Presidente, signor sottosegretario la ringrazio per le informazioni fornite. Dividerò il mio intervento in due parti.

Per quanto riguarda quanto è avvenuto a Nizza, ritengo che la sua relazione, seppur puntuale, precisa e descrittiva di quanto accaduto, abbia comunque messo in chiara evidenza, da una parte, la debolezza del Governo italiano e, dall'altra, una stortura evidentemente politica. Ho parlato di debolezza del Governo italiano, perché, dopo aver stipulato un accordo con la Francia, ha supinamente accettato la volontà francese di far passare i pullman dei sindacalisti e non il treno dei manifestanti dei centri sociali.

FRANCESCO GIORDANO. Ve lo fate dire dalla destra!

GRAZIA SESTINI. Io non sono la destra!

Mi chiedo dove siano la sovranità italiana e la capacità in politica estera del Governo, che dovrebbe intrattenere rapporti internazionali in condizione di parità. Esprimo la mia solidarietà ed il consenso politico all'operato, in queste condizioni, del questore di Imperia e delle forze dell'ordine, perché hanno impedito che potessero accadere fatti più gravi. Maggiore solidarietà va indubbiamente a tutti gli agenti di polizia e ai carabinieri che sono stati feriti nel corso degli scontri.

Per quanto riguarda invece la stortura politica — mi rivolgo con amicizia e sincerità ai colleghi di Rifondazione comunista —, vorrei dirvi di fare attenzione, perché un Governo di sinistra di un paese europeo vi ha respinto, un Governo che ha prediletto la propria sicurezza interna rispetto a manifestazioni evidentemente destabilizzanti della pacifica convivenza in Europa. Questo è un problema politico che la sinistra italiana deve indubbiamente porsi.

Per quanto riguarda la vicenda del centro culturale di Milano — per la quale io stessa avevo chiesto informazioni al Governo, che ringrazio —, è vero, signor sottosegretario, che la sede del centro

culturale non ha subito danni materiali, tuttavia vorrei svolgere alcune considerazioni. Vorrei dire in primo luogo che l'atto di via Zebedia è stato rivendicato quale contropartita a quanto era accaduto, il sabato precedente, al Forum di Assago, quando alcuni studenti sarebbero stati picchiati — questo affermano — dal servizio d'ordine di Comunione e liberazione. In realtà, al Forum di Assago non era accaduto nulla di tutto ciò, come hanno testimoniato alcuni studenti del collettivo del liceo Vercè, presenti alla manifestazione, che hanno pubblicamente dichiarato che in quell'occasione non erano accaduti fatti di violenza.

L'irruzione nella sede del Centro culturale è stata preordinata e preannunciata — questa è la cosa che ci preoccupa — da un volantino prestampato distribuito nel corso della manifestazione, in cui, tra l'altro, la rete autogestita studenti e collettivi non solo firma un atto comunque criminoso, ma, con spavalderia, indica luogo, date e orari dei loro incontri. Questo ci sembra un vero e proprio atto di sfida allo Stato.

Oggi è accaduta una cosa ancora più grave. Alcuni quotidiani riportano la notizia che la medesima rete autogestita studenti e collettivi ha ottenuto un incontro con il questore di Milano per le ore 13. In tale incontro intendono denunciare — sono parole del loro comunicato stampa — il clima di tensione e di intimidazione che si sarebbe creato a Milano.

Il Governo deve dirci chi è l'assalito e chi l'assalitore, perché non è possibile assalire sedi di libere associazioni e poi andare dal questore a denunciare un clima di tensione. Chi l'ha creato questo clima di tensione?

Infine sottolineo un aspetto che mi sembra molto grave. In calce al comunicato stampa è preannunciata una conferenza stampa per oggi pomeriggio alle 15, presso il liceo Manzoni, in via Orazio, liceo attualmente occupato.

Per parte nostra, signor sottosegretario — ne ha ancora il tempo — la invitiamo ad intervenire presso il questore di Milano per ottenere maggiori informazioni, e so-

prattutto a sciogliere questo che ci sembra un nodo grave. Chi assalta le sedi delle libere associazioni non può poi andare dal questore, a meno che non lo faccia per autodenunciarsi (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Giordano. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, voglio dire con franchezza e con sincerità al sottosegretario Brutti che non solo non abbiamo condiviso la sua esposizione ma la riteniamo anche grave e assolutamente inspiegabile se non con la semplice e banale affermazione che il Governo — questo Governo di centrosinistra — non capisce, teme e sta contro il movimento più significativo del nostro tempo: il movimento di Seattle.

Signor sottosegretario Brutti, ho difficoltà a credere alla vostra ricostruzione perché, se dovessi credere alla vostra ricostruzione e alle vostre affermazioni, avrei dovuto credere a quello che il ministro Bianco ha detto qui in aula, di fronte a tanti parlamentari, mentre accadevano i fatti — voglio rendere noto questo aspetto — ossia che il treno, inspiegabilmente fermato alla frontiera di Ventimiglia, era già partito e che il problema era risolto, che l'intervento del Governo italiano...

PIER PAOLO CENTO. Ma questa è una cosa grave!

FRANCESCO GIORDANO. ... che il Governo italiano, stavo dicendo, con il suo intervento aveva ottenuto dai francesi esattamente il permesso, a seguito di una mia ferma protesta che in quel momento non era contro il Governo italiano, ma contro il Governo francese.

Siamo stati tutti tranquilli; le cose sono andate diversamente. Capirà bene dunque, dopo questo episodio, quanta difficoltà ho ora a credere a questa ricostruzione.

La verità è che un treno è stato fermato — signor sottosegretario, lei è un uomo che conosce il diritto! — senza

alcun appiglio giuridico. La grave sospensione dei diritti previsti dal trattato di Schengen da parte del Governo francese non consentiva a quest'ultimo di impedire il passaggio dei cittadini italiani che potevano tranquillamente esibire documenti e passaporti e non impediva il controllo all'interno del treno, controllo a cui non si sono opposti i giovani di cui stiamo parlando.

Altri giovani sono invece arrivati a Nizza senza alcun controllo, senza alcun impedimento. Quelli che volevano dimostrare pacificamente le loro intenzioni sono stati fermati alla frontiera.

Noi le diciamo con grande nettezza che presenteremo un ricorso alla Corte di giustizia europea contro il Governo francese e contro il Governo italiano, che ha aiutato, come lei ha testualmente detto, il Governo francese in questa clamorosa illegittimità.

Infine, vorrei poter dire che quella che si presenta ai nostri occhi è una strana e inquietante Europa, in cui neonazisti e razzisti di ogni genere, a cominciare da Haider, possono tranquillamente circolare in base al trattato di Schengen, mentre a quei giovani che vogliono criticare il processo di globalizzazione viene impedito di passare, con la complicità del Governo francese e di quello italiano. Questo è il punto.

Vorrei poterle dire — magari lo può riferire al ministro Dini — che a Genova il partito della Rifondazione comunista, insieme ad altre forze che animano il movimento antiglobalizzazione, saranno presenti pacificamente, democraticamente e in tanti. Non staremo a sentire l'impedimento di Dini alle manifestazioni perché non lo riteniamo costituzionalmente valido.

Dopo che ci avevano assicurato che il treno era partito, vi sono state le cariche della polizia e la difesa del questore di Imperia. Ora ho scoperto da lei che il questore di Imperia era in stretto rapporto con il Ministero dell'interno: lei ha testualmente detto che gli atti del questore sono stati sotto il diretto controllo con il Ministero dell'interno: il questore era in