

Tutto questo è frutto dell'impegno quotidiano delle 12.615 unità di personale che le Forze di polizia schierano sul territorio napoletano, realizzando un rapporto tra operatore e popolazione di 1 a 243, migliore rispetto quello del resto del paese che è di 1 a 252.

Di fronte a tanto impegno, diventano ancora più forti le perplessità e lo sconcerto che si provano nel rilevare come — per fare esempi concreti — venga arrestato per rapina un tale che due mesi prima era già stato arrestato per lo stesso reato o per estorsione; o ancora, come ne venga arrestato un altro per possesso di armi che due mesi prima era stato sottoposto ad analogo provvedimento per identico reato. Credo che ciò debba indurre Parlamento e Governo ad una prudente e scrupolosa riflessione ordinamentale.

Naturalmente, la particolare natura dei contesti socio-economici dove la camorra tende ad insediarsi conferisce particolare risalto alle iniziative di partecipazione sociale tendenti a creare sinergie tra Stato, enti locali, associazioni e cittadinanza.

La questura di Napoli, i commissariati e il comando provinciale dell'Arma dei carabinieri hanno stretto una fitta serie di rapporti con i rappresentanti delle categorie imprenditoriali e degli ordini professionali, mentre la prefettura, da parte sua, ha monitorato le aree ad alta incidenza criminale interessate da investimenti pubblici, coordinando specifici gruppi di lavoro, come lei sembra chiedere.

Cito, tra gli altri, il « coordinamento per la sicurezza sugli appalti pubblici » istituito nell'ambito del « Protocollo sui problemi della legalità e sicurezza nei luoghi di lavoro », sottoscritto dal comune di Napoli con l'Unione provinciale degli industriali, l'Associazione dei costruttori edili, le organizzazioni sindacali e le altre associazioni di categoria. Cito inoltre le numerose altre iniziative del PON per la sicurezza del Mezzogiorno, che hanno una forte incidenza sull'area metropolitana di Napoli.

Esiste dunque, ed è ampio, lo spazio necessario affinché la società civile napo-

letana, che vuole ribellarsi alla violenza diffusa della criminalità organizzata, possa far sentire la sua voce assieme a quella delle istituzioni pubbliche centrali e locali.

PRESIDENTE. L'onorevole Ranieri ha facoltà di replicare per l'interpellanza Violante n. 2-01155, di cui è cofirmatario.

UMBERTO RANIERI. Signor sottosegretario, in verità non ho avvertito nelle sue parole la consapevolezza piena da parte del Governo delle scelte che una lotta aspra e difficile, come quella contro la criminalità a Napoli, comporta, ed è per questo motivo che abbiamo nuovamente chiesto al Governo di rispondere in Parlamento su tale vicenda.

Muoviamo da una valutazione preoccupata sullo stato della sicurezza nella città di Napoli e nei comuni della provincia. Peraltro, abbiamo avuto una tragica e dolorosa conferma della gravità della situazione con l'assassinio della fanciulla inerme nei vicoli di Forcella e con numerosi altri episodi che hanno preceduto quella tragica serata. Riteniamo che sarebbe drammatica per le sorti e il futuro di Napoli, ganglio strategico della vita dell'intero paese, la sottovalutazione del fenomeno criminale che aggredisce la città.

Abbiamo avuto modo di ricordare in quest'aula — lo ha ripetutamente fatto l'onorevole Cennamo — che la criminalità organizzata compromette e condiziona il futuro dell'intera area napoletana, costituisce un'ipoteca pesante sul suo avvenire, ne rappresenta la principale diseconomia e comporta costi altissimi sotto il profilo non soltanto economico, ma anche civile, culturale e democratico. La criminalità napoletana che ci troviamo oggi di fronte non è la compagnia di tristi figure delle cronache napoletane di un secolo fa. L'odierna criminalità costituisce infatti una rete potente di traffici e attività illecite, particolarmente spietata e radicata sul territorio: sono queste le caratteristiche del nemico da combattere.

Consideriamo dunque un'esigenza prioritaria la ripresa del contrasto a tale

fenomeno, che per essere efficace comporta un potenziamento significativo dei mezzi e delle forze impegnati nella lotta contro un sistema delinquenziale dotato di sofisticate forme di controllo del territorio, ramificato e pervasivo. Abbiamo indicato nello scorso luglio, con un'articolata mozione, le misure necessarie. Le stesse questioni sono state riproposte nell'interpellanza in esame e riassunte nell'intervento dell'onorevole Siniscalchi.

La verità è che in questi mesi si sono avuti da parte del Governo solo insufficienti e timidi segnali di risposta. L'esecutivo rischia di proseguire su una strada costellata di provvedimenti d'emergenza, il male che corrode la vicenda napoletana. L'emergenza impedisce di avviare il lavoro teso ad una completa ristrutturazione delle forze impegnate nella risposta dello Stato al crimine perpetrato nella città di Napoli.

Onorevole sottosegretario, diciamo la verità, anche dal punto di vista finanziario si è giunti ad un ridimensionamento degli investimenti attesi per un effettivo potenziamento di risorse umane e strutturali.

In particolare, le risposte mancano relativamente a due principali questioni — vorrei che, prima o poi, il ministro avvertisse queste nostre preoccupazioni — rappresentate dall'esigenza di un rafforzamento dell'*intelligence* (strumento essenziale in grado di monitorare costantemente i fenomeni criminali, di prevenirli e di mettere in grado le forze dell'ordine di reprimerli) e dalla necessità di una maggiore efficacia nell'adozione di specifiche misure patrimoniali e di controllo delle varie forme di investimento di proventi da illeciti e da attività criminali. Uno strumento efficace in quest'ultima direzione costituirebbe un'arma capace di contrastare e contenere la rete criminosa. Infine, il Governo non ci fornisce delle risposte riguardo all'idea di mettere a punto un piano pluriennale di potenziamento delle forze e degli strumenti.

Come vede, signor sottosegretario, la nostra preoccupazione è quella di evitare che tutto si risolva in uno sforzo teso ad inseguire l'emergenza.

Bisogna sostenere lo sforzo delle forze dell'ordine — compresa l'Arma dei carabinieri — e dei loro responsabili (prefetti e questori) che, tra l'altro, già oggi a Napoli compiono, con dedizione ed intelligenza, un lavoro di cui tutti i napoletani sono fieri. Una strategia di lotta alla criminalità napoletana non si esaurisce nei pur decisivi aspetti repressivi. Noi, signor sottosegretario, guardiamo alla realtà di Napoli consapevoli dello sforzo che le classi dirigenti politiche di quella città stanno compiendo per affrontare spinosi ed antichi problemi. Guardiamo a Napoli sapendo che questa città rappresenta un nodo nazionale; vi prego, quindi, di non sottovalutare questo carattere della vicenda napoletana, non è rituale ripeterlo. Quale prospettiva avrebbe l'Italia se collassasse dinanzi ai problemi originati da una grande realtà qual è quella napoletana?

Quindi, occorre accompagnare allo sforzo delle istituzioni locali una consapevolezza da parte del Governo del paese, un sostegno all'impegno faticoso di buon-governo e risanamento che si cerca di portare avanti a Napoli. Insomma, nei prossimi giorni discuteremo di tutto questo esaminando una mozione presentata dal gruppo dei Democratici di sinistra e relativa ai temi economico-sociali della città di Napoli; in ogni caso, quali sono le idee del Governo per quanto riguarda il futuro di questa città?

Signor sottosegretario, sono convinto che a Napoli vi siano gli anticorpi per reagire all'offensiva della criminalità. Sono contrario a forme di pessimismo cieco sulla sorte di questa città: bisogna reagire al rischio di assuefazione al male. Si tratta di un rischio che, se prevalesse (questo ci hanno insegnato nobili figure della storia di Napoli), segnerebbe la rovina di quella città. Vorrei evidenziare che, ancora ieri, si è levata la voce del cardinale di Napoli: apprezziamo il suo monito, riconoscendo il ruolo cui assolve una generosa chiesa napoletana. Desidero ricordare, inoltre, l'impegno che, in tale direzione, profon-

dono forze intellettuali, espressioni del mondo del lavoro e sindacale e la società civile napoletana.

Ecco perché riteniamo che avrebbe uno straordinario valore se il Governo nazionale assumesse come priorità, d'intesa con le istituzioni locali, il sostegno di un grande piano per il potenziamento della scuola pubblica napoletana: la prego, signor sottosegretario, se ne ha l'opportunità, lo faccia presente al ministro competente.

PRESIDENTE. Onorevole Ranieri...

UMBERTO RANIERI. Si tratterebbe di una scelta di notevole importanza, che fornirebbe un effettivo sostegno ad una strategia di crescita civile della città di Napoli. Sarebbe, infatti, un piano per potenziare permanentemente l'attività educativa nei quartieri di periferia, dove, malgrado lo sforzo dei docenti e delle istituzioni, i livelli di evasione scolastica restano alti.

PRESIDENTE. Onorevole Ranieri, si avvii a concludere.

UMBERTO RANIERI. Signor sottosegretario, alla critica delle debolezze e delle insufficienze delle iniziative del Governo sui temi della sicurezza a Napoli accompagniamo proposte, indicazioni di lavoro e la speranza che si possa andare avanti in questa direzione. In ogni caso, continueremo a lavorare con questo spirito e su questo tema incalzeremo l'esecutivo (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevole Ranieri, vorrei precisarle che l'ho lasciata parlare un po' più del tempo a sua disposizione perché il tema trattato e le sue parole meritavano l'attenzione anche di coloro che, purtroppo non numerosi in quest'aula, hanno ascoltato il Governo ed il Parlamento affrontare un problema così importante.

(Soppressione di voli da e per l'aeroporto di Crotona - n. 2-01146)

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01146 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 8*).

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, rinuncio ad illustrare la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, con l'interpellanza odierna la collega Dorina Bianchi - cui va dato atto del suo impegno e del suo interessamento per quanto riguarda l'aeroporto di Crotona - si fa carico di un disagio reale della popolazione crotonese, che aveva fatto affidamento sull'operatività dell'aeroporto di Crotona e sul sostegno delle tratte onerate per oneri di servizio pubblico per offrire collegamenti efficienti con il resto d'Italia ad una zona della Calabria che, atavicamente, soffre di carenze negli altri modi di trasporto, siano essi su gomma o su ferro.

Già da tempo è iniziato il progetto di apportare all'aeroporto di Crotona il necessario sviluppo tecnico per innalzarne considerevolmente i livelli di servizio, di ricettività e di sicurezza. Per alcuni di tali progetti sono già in corso i lavori di realizzazione, mentre per altri sono in corso gli appalti.

Tra dette opere, è utile segnalare lo spostamento della torre di controllo, il prolungamento della pista al fine di consentire l'atterraggio di aeromobili con capacità maggiori, la realizzazione delle luci bordo-pista e delle vie di circolazione e la realizzazione degli uffici per il servizio meteorologico.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assieme ad ENAC ed ENAV, ne seguiranno il progressivo sviluppo, programmando incontri di verifica aventi ca-

denza mensile. Allo scopo di rendere più accessibili i servizi offerti dall'aeroporto di Crotona a tutto il bacino d'utenza che gravita sulla costiera ionica, già dalla prossima settimana saranno avviati approfondimenti e ricercate sinergie con i comuni, la provincia e la regione. L'obiettivo è quello di implementare i servizi di terra a disposizione dell'utenza e di realizzare i necessari collegamenti pubblici tra l'aeroporto di Crotona ed il territorio.

Su tale questione la regione ha sin da ora in avanzato stato di attuazione la realizzazione di una linea di bus navetta che colleghi l'aeroporto con la città di Crotona, con diverse corse giornaliere, nonché di una linea che dall'aeroporto medesimo raggiunga Rocca Imperiale, collegando vari comuni dell'alto ionico ed anche del cosentino.

Per quanto riguarda la questione inerente i collegamenti onerati, istituiti nelle tratte aeree tra Crotona e Milano e Crotona e Roma dal mese di settembre 2003, l'ENAC — Ente nazionale aviazione civile — ha fatto preliminarmente conoscere che sull'andamento del regime degli oneri di servizio pubblico già da tempo risulta avviata una verifica che ha, tra l'altro, riguardato la puntualità e la regolarità dei voli sulle rotte medesime.

Il bando di gara per l'assegnazione degli oneri di servizio sulle rotte in questione prescrive che il limite di cancellazione dei voli dell'1 per cento oltre il quale il vettore incorrerebbe nella cancellazione del contratto, riguarda esclusivamente i voli annullati per motivi direttamente imputabili allo stesso vettore.

Le cancellazioni invece determinate da cause oggettive, quali quelle meteo, la chiusura degli scali, scioperi, ovvero altre cause di forza maggiore, comportano esclusivamente la riduzione della compensazione finanziaria nei confronti della compagnia aerea, operata proporzionalmente ai voli non effettuati.

La società Alitalia ha tuttavia specificato che nel trimestre gennaio-marzo 2004 le cancellazioni operate sui collegamenti da e per Crotona sono state dovute quasi esclusivamente alle avverse condizioni me-

teo. Nel periodo in questione, infatti, la compagnia ha dovuto effettuare venticinque cancellazioni di voli sulle due direttrici, delle quali solo tre erano causate da motivi tecnici; le rimanenti erano invece imputabili alle condizioni di scarsa visibilità registrate sull'aeroporto di Crotona.

Inoltre, la predetta verifica — riferisce l'ente — ha evidenziato che le cancellazioni derivanti da eventi oggettivi non imputabili alla compagnia Alitalia, quali le cause meteo interessanti l'aeroporto di Crotona, si ripercuotono per mancanza di aeromobili sui voli programmati per la mattina successiva, che vengono riposizionati sullo scalo di Lamezia Terme, il quale costituisce il primo aeroporto alternativo a Crotona.

Nel caso detto fenomeno non si attenui con l'approssimarsi della stagione estiva, si esaminerà la possibilità di adottare procedure che impongano l'effettuazione di voli *ferry* da Lamezia a Crotona, fatta salva la praticabilità di compensazioni aggiuntive.

Infine, per quanto attiene alle politiche commerciali della compagnia Alitalia per l'aeroporto di Crotona, la stessa ha fatto conoscere che, al fine di stimolare il traffico sul bacino interessato, ha proposto sul mercato tariffe andata e ritorno che vanno da 102 a 164 euro per il collegamento con Milano e di 102 euro per il collegamento con Roma.

Dette tariffe sono, per ogni singola tratta, inferiori rispetto alle tariffe onerate in quanto soggette a restrizioni di vario genere. Le tariffe *one way* imposte dagli oneri di servizio sono, difatti, pari a 94 euro per il collegamento con Milano e a 66 euro per il collegamento da Roma, ma non sono ovviamente soggette ad alcun tipo di restrizione per il passeggero.

Signor Presidente, posso rassicurare l'onorevole interpellante che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, così come ho detto sopra, seguirà sia le procedure che riguardano i lavori delle infrastrutture sia il corso delle verifiche, sulla base delle informazioni che ci ha dato l'Alitalia e dei dati raccolti dall'Enac, per controllare ovviamente se quanto in-

dicato dall'azienda e quindi proposto come notizia dall'Enac corrisponda alla reale situazione.

Vi è certamente l'impegno da parte del Governo ad agire per un potenziamento e non per un indebolimento dell'aeroporto di Crotona e questo credo sia un dato importante e fondamentale anche in vista del recupero dell'agibilità di quel territorio anche attraverso la concezione (o la filosofia, chiamiamola come vogliamo) dell'intermodalità dei trasporti, trasporto su gomma e trasporto su ferro.

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di replicare.

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, nel prendere atto del contenuto positivo della risposta del viceministro Tassone, che comprova anche la sua conoscenza della specifica problematica, debbo dire che l'aeroporto Sant'Anna di Crotona rappresenta, oggettivamente, l'unica possibilità di collegamento per un intero territorio della Calabria che versa, da questo punto di vista, in una situazione di reale difficoltà, non soltanto perché è raggiungibile esclusivamente mediante la statale 106, che, come spesso viene ricordato, è una delle strade italiane dove più alto è il rischio di incidenti — e si tenga presente che i lavori di ammodernamento non si prospettano imminenti, almeno per quanto riguarda il tratto Sibari-Crotona —, ma anche perché non esiste una linea ferroviaria che ci permetta di raggiungere Lamezia Terme, dov'è ubicato l'aeroporto più vicino, né alcun'altra località idonea, in quanto abbiamo ancora una ferrovia a binario unico sulla quale transitano motrici a gasolio. Questa è la situazione di un intero territorio!

È questa la ragione per cui, in occasione dell'esame dell'ultima finanziaria, abbiamo chiesto l'approvazione — ottenendola — del sovvenzionamento dei collegamenti con l'aeroporto Sant'Anna di Crotona con gli oneri di servizio pubblico. Questi dovevano rappresentare un volano, un'occasione di rilancio per tale aeroporto; in realtà, siamo rimasti un po' delusi in

quanto, a nostro giudizio, la compagnia di bandiera non ha rispettato gli impegni. A tale proposito, v'è da rilevare che, in una situazione già difficile, un altro vettore che operava nell'aeroporto di Crotona offriva alla popolazione un servizio migliore.

Mi fa piacere che il Governo si sia dichiarato disponibile a sollecitare le autorità locali a collaborare per un migliore funzionamento dell'aeroporto di Crotona; tuttavia, non tutte le affermazioni del rappresentante del Governo al riguardo sono esatte. Ad esempio, per quanto riguarda i collegamenti tra l'aeroporto Sant'Anna e la città ed il territorio di Crotona, non è esatto affermare che essi sono in funzione, ma è più esatto affermare che dovrebbero esserlo a giorni, nel senso che sono *in itinere*, che si vedrà, ma l'assessore ...

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ce lo ha comunicato la regione Calabria, perché si tratta di materia di sua competenza.

Ogni tanto dobbiamo avere fiducia in questa regione calabrese!

PRESIDENTE. Viceministro Tassone, la prego di rinunciare alla sua competenza poiché, in questa fase, non può replicare!

DORINA BIANCHI. Spero che queste iniziative siano avviate nel più breve tempo possibile.

Per quanto riguarda Alitalia, come ben sa il viceministro Tassone, sono stabiliti dei parametri entro i quali i piloti, secondo il loro apprezzamento discrezionale, possono decidere se atterrare o meno. Orbene, posto che è chiaro che essi possono decidere di non atterrare a causa delle avverse condizioni meteorologiche, mi pare strano che un aeroporto del sud come quello di Crotona presenti, da questo punto di vista, maggiori difficoltà rispetto ad un aeroporto del nord Italia, dove, di solito, le condizioni meteorologiche sono peggiori.

Mi permetto di pensare, allora, che, al di là delle condizioni meteorologiche, vi sia qualche altro problema e, soprattutto, che la compagnia di bandiera, al contrario

di altri vettori già operanti nell'aeroporto di Crotona, non abbia pubblicizzato a sufficienza la linea e le agevolazioni ad essa relative. Tenendo conto che l'aeroporto di Crotona è indispensabile sotto il profilo economico e, in particolare, per il settore turistico, credo che una sollecitazione sia necessaria anche nei confronti della compagnia di bandiera.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Dorina Bianchi.

(Incidente verificatosi presso l'aeroporto Ronchi dei Legionari del Friuli-Venezia Giulia - n. 2-01171)

PRESIDENTE. L'onorevole Fontanini ha facoltà di illustrare l'interpellanza Damiani n. 2-01171 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 8*), di cui è cofirmatario.

PIETRO FONTANINI. Signor Presidente, con quest'interpellanza i parlamentari del Friuli-Venezia Giulia chiedono al rappresentante del Governo, il viceministro Tassone, a che punto siano le indagini sull'incidente che ha coinvolto un aereo dell'Alitalia con 91 passeggeri a bordo e che, per fortuna, non ha avuto gravi conseguenze per le persone.

Martedì 20 aprile, alle ore 10.30, un aereo MD80 dell'Alitalia con 91 passeggeri a bordo, atterrato da pochi minuti all'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari, mentre si stava dirigendo verso il piazzale, ha urtato con un'ala un autocarro fermo che si trovava nella zona fra la pista d'atterraggio e il piazzale dove sarebbero dovuti scendere i passeggeri.

Nell'incidente, un pezzo d'ala dell'aeromobile è rimasto seriamente danneggiato e sul piazzale si sono riversati più di mille litri di cherosene che per fortuna, grazie alla prontezza dei vigili del fuoco, immediatamente allertati, non ha determinato gravi conseguenze per i passeggeri, quali un incendio.

I passeggeri sono stati fatti sbarcare attraverso gli scivoli gonfiabili, in base alla

procedura di emergenza ma in quest'operazione, alcuni di essi sono rimasti contusi.

Signor viceministro, vorremmo sapere se tutte le norme di sicurezza siano state rispettate - mi riferisco soprattutto alla sicurezza dei passeggeri - e se siano stati garantiti gli *standard* di sicurezza.

In questi giorni, come spesso accade, tra la torre di controllo e i responsabili dell'impresa coinvolta vi è un rimpallo di responsabilità. Si sta creando una certa confusione su una situazione - lo ripeto - molto grave.

Quest'incidente non ha avuto conseguenze gravi per le persone, ma certamente ha reso inutilizzabile un aereo dell'Alitalia e ha creato, e sta creando ancora, disguidi all'aeroporto di Ronchi dei Legionari del Friuli-Venezia Giulia. Ricordo ancora che 11 passeggeri sono rimasti contusi durante l'operazione di sbarco con procedura d'emergenza.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, l'onorevole Fontanini nello svolgimento della sua interpellanza ha ricordato l'incidente accaduto il 20 aprile scorso, quando si è verificata una collisione tra l'aeromobile della società Alitalia tipo MD80 marche I-DAWR, operante in volo AZ1357 Roma-Trieste, ed un mezzo di superficie adibito a lavori sul sedime dell'aeroporto Ronchi dei Legionari.

L'ENAC, interessata al riguardo, informa che, a seguito di detto incidente, è rimasta seriamente danneggiata l'ala destra dell'aeromobile per l'impatto con un autocarro carico di terra di riporto in prossimità della raccordo « B » (Bravo) dell'aeroporto Friuli-Venezia Giulia.

I passeggeri, in numero di 91, oltre a sette membri dell'equipaggio sono stati fatti scendere con procedura di emergenza. Undici passeggeri sono ricorsi alle cure del pronto soccorso dell'aeroporto per ferite di lievi entità.

Il raccordo «B» ubicato nelle adiacenze dei lavori di scavo per l'ampliamento del piazzale sosta velivoli è tuttora chiuso per la presenza di carburante fuoriuscito dall'aeromobile incidentato, essendo lo stesso posto sotto sequestro su disposizione dell'autorità giudiziaria di Gorizia.

L'aeroporto, a seguito dell'evento, è rimasto chiuso per il tempo strettamente necessario alle attività dei mezzi dei vigili del fuoco, vale a dire dalle ore 10.45 alle ore 12.15.

L'ENAC fa conoscere, inoltre, che la locale direzione aeroportuale sta svolgendo i necessari accertamenti per ricostruire la dinamica dei fatti accaduti. A livello centrale, considerata la rilevanza dell'evento dal punto di vista della sicurezza del volo, al fine di svolgere accertamenti di carattere tecnico operativo e di conoscere la dinamica dei fatti e altresì per produrre nel più breve tempo possibile proposte di eventuale azione correttiva ad uso interno dell'ENAC, è stata istituita dall'ente medesimo un'apposita commissione di indagine, costituita da tre funzionari esperti nel campo tecnico operativo e di sicurezza del volo, che ha già dato inizio ai lavori investigativi e in data odierna dovrà produrre una relazione preliminare. L'ENAC fa presente di aver acquisito sull'incidente la relazione della società Alitalia, nella quale la compagnia, tra l'altro, comunica di avere nominato una commissione interna per accertare le cause dell'incidente e per collaborare con l'autorità giudiziaria.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, anch'essa interessata sull'argomento, ha riferito che, appena avuta notizia dell'evento occorso presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, è stata aperta un'inchiesta tecnica di competenza, classificando l'evento come incidente, ai sensi del decreto legislativo n. 66 del 1999; contestualmente, ha inviato sul luogo dell'evento uno dei propri investigatori al fine di ricostruire la dinamica dello stesso e di individuarne le relative cause. Detto investigatore incaricato, una volta giunto nell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, ha

effettuato una serie di rilievi e ha avviato la raccolta della documentazione necessaria all'inchiesta. Al termine dell'inchiesta, alla quale l'agenzia assicura di aver dato la massima priorità, verrà deliberata la relativa relazione conclusiva, comprensiva dell'eventuale opportuna raccomandazione di sicurezza. Tale relazione sarà resa pubblica con le modalità individuate dal citato decreto legislativo n. 66 del 1999.

Per quanto attiene infine alle risorse destinate per la sicurezza operativa negli aeroporti italiani, l'ENAC, premettendo che ogni risorsa disponibile a tal fine è stata impegnata, assicura che quanto riscosso dagli enti gestori per i diritti aeroportuali, ai sensi dell'articolo 17 della legge n.135 del 1997, deve da questi essere primariamente utilizzato per far fronte alle problematiche di sicurezza dei singoli aeroporti.

Nello specifico delle risorse assegnate allo scalo di Trieste finalizzate anche al miglioramento del livello di sicurezza, si precisa che, con decreto ministeriale del 25 maggio 1999, era già stata assegnata la somma di 3 miliardi di vecchie lire. Di conseguenza, così come per gli altri scali nazionali, è stata stipulata in data 13 febbraio 2003, tra l'ENAC e la società di gestione Friuli-Venezia Giulia Spa, la relativa convenzione di finanziamento, che prevede l'intervento denominato « ampliamento del piazzale di sosta aeromobile lato ovest – primo lotto funzionale ».

La convenzione ha fissato l'ultimazione di tale intervento per il mese di ottobre del 2004. Inoltre, attraverso i finanziamenti derivanti dall'articolo 17 della legge n. 135 del 1997, destinati ad interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali e per perseguire prioritariamente il miglioramento della sicurezza dell'operatività dell'aeroporto, sono stati individuati i seguenti interventi per lo scalo di Ronchi dei Legionari: realizzazione dell'impianto di attivazione e gestione emergenze; miglioramento della accessibilità piazzali e capacità dei piazzali aeromobili; adeguamento di parte della strada perimetrale.

Il piano degli investimenti dell'ENAV, l'Ente per l'assistenza al volo, relativo al quarto trimestre 2003-2004, ha altresì previsto le seguenti opere: installazione del sistema anti-intrusione in pista; rifacimento aiuti visivi luminosi e segnaletica verticale; adeguamento dei sistemi meteo alla nuova normativa ICAO; fari aeroportuali.

Nel successivo piano investimenti ENAV 2004, in aggiunta agli interventi sopracitati, è stata prevista anche l'installazione di un sistema ILS, con associato un sistema DME-P, di cui è prevista la messa in esercizio per il mese di ottobre 2005.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA
(ore 17,35).

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ovviamente, ho anche ascoltato, signor Presidente, l'illustrazione dell'onorevole Fontanini. Certamente qualcosa non ha funzionato. Non sono incline — per cultura e per modo di concepire la sicurezza — ad insabbiare nulla.

Si tratta di un aspetto che dobbiamo tenere ben presente, tutti. L'incidente è stato contenuto negli effetti, ma poteva essere molto più grave e molto più devastante. Il problema della sicurezza attiene a varie responsabilità. Stiamo tentando di capire, non solo rispetto alla normativa vigente, ma anche rispetto alla normativa ancora in discussione, quali siano le certezze in ordine all'individuazione delle responsabilità.

Non c'è dubbio che l'episodio a cui l'onorevole Fontanini, assieme agli altri colleghi che hanno presentato lo strumento del sindacato ispettivo ha fatto riferimento, non va lasciato cadere nel vuoto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti darà tempestiva comunicazione degli accertamenti effettuati dalle diverse commissioni d'indagine; non che con le commissioni d'indagine possiamo dire di risolvere i problemi, dovendo, chiaramente, aspettare le conclusioni, per capire cosa non ha funzionato. Certamente

— lo ripeto in quest'aula — qualcosa non ha funzionato e dobbiamo capire di chi sono le responsabilità.

PRESIDENTE. L'onorevole Rosato ha facoltà di replicare.

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, ringrazio il viceministro per la risposta, di cui prendo atto.

Questa è un'interpellanza presentata — lo diceva il mio collega Fontanini, all'inizio — in maniera *bipartisan*, ma con l'intento di sottolineare una situazione veramente grave ed enfatizzata in maniera tremenda dall'incidente verificatosi.

Bisogna dire che è andata bene, è andata veramente molto bene. Si è staccata totalmente una parte importante dell'ala e il carburante si è sparso sulla pista. Sarebbe stata sufficiente una scintilla perché accadesse un altro incidente come quello di Linate. Lo dico senza voler drammatizzare, ma perché le condizioni erano veramente analoghe.

Non ci sono attenuanti per nessuno per ciò che è successo. Sono state messe a gravissimo rischio più di 100 vite per l'errore di qualcuno, del quale non abbiamo, a tutt'oggi, alcuna assunzione di responsabilità. Ciò vale per l'ENAC, per l'ENAV, per la gestione dell'aeroporto, per i piloti, per il personale di terra, per i vigili del fuoco, e va sottolineato. Non si può andare avanti in questo modo. In un lancio ANSA, di circa due ore fa, leggo che il presidente dell'ENAV ha assicurato che non è dipeso dai controllori di volo.

Vorrei evidenziare la situazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, in cui, purtroppo, atterrano pochi aerei al giorno. Quando dico pochi, mi riferisco a quattro o cinque al giorno. Si tratta di un aeroporto dalla cui torre di controllo non solo si vede la pista, ma anche il mare e le montagne. Era una giornata di bel tempo e, quindi, dire che le responsabilità non sono di nessuno sembra veramente allucinante. Non c'era nebbia, non c'era nulla che ostacolasse la visibilità. Un errore di questo tipo non può restare impunito.

Ho apprezzato le dichiarazioni del viceministro, quando ha affermato che non

si vuole insabbiare né si è interessati a coprire chi vuole insabbiare.

Noi saremo ancora più vigili affinché le responsabilità vengano fuori, con estrema chiarezza.

Ci dicono che serviranno uno o due mesi per l'indagine tecnica. Uno o due mesi per un'indagine tecnica di questo tipo mi sembrano veramente tanti. Spero invece che in una o due settimane siano risolte tutte le questioni. Non si tratta, infatti, di punire i responsabili (andrà fatto secondo le normative vigenti), ma di impedire che tali fatti si ripetano. Purtroppo, lo diciamo dopo ogni incidente. Il rischio, negli incidenti in cui non vi sono morti, è che ci si dimentichi facilmente di ciò che è successo.

Nella nostra interpellanza avevamo anche richiesto se si ritenesse necessario, nella movimentazione dei veicoli a terra, cambiare le procedure. Ad un certo punto, infatti, bisogna chiedersi anche questo. Forse si tratta di uno tra i problemi ancora oggi presenti.

Vorrei sottolineare ancora alcuni aspetti, anche per l'indagine che il viceministro e il ministero competente vorranno espletare in seguito. La società di gestione dello scalo in serata — allungando le fila di coloro che affermavano di aver fatto quanto dovuto — ha dichiarato che il piano di emergenza ha funzionato. Io non mi trovavo all'aeroporto, ma alcuni miei colleghi erano presenti, dovendosi imbarcare su quel volo per venire a Roma. I passeggeri hanno dichiarato che l'intervento dei vigili del fuoco non è stato così immediato come si dice. Questo è un aspetto importante e ne faccio menzione sollevando un dubbio. I vigili del fuoco fanno sempre un buon lavoro, ma se c'è stata qualche disfunzione essa va individuata.

Inoltre, nessuno si è scusato con i passeggeri. La prima preoccupazione è stata quella di dire « noi non c'entriamo » e non di chiedere scusa ai passeggeri per ciò che è successo. Ogni tanto capita che qualche volo venga annullato e che, quindi, si rimanga all'aeroporto ad aspettare di sapere cosa fare e, in questi casi, naturalmente, nessuno fornisce quel mi-

nimo di risposte organizzative che ci spetterebbero come utenti. Tuttavia, in questo caso la disattenzione dimostrata è ancora più grave, riguardando persone che hanno rischiato la vita. Se non ricordiamo ciò, rischiamo che questi fatti entrino nel dimenticatoio, cui il viceministro faceva riferimento in precedenza.

Mi ha stupito la richiesta da parte dell'ENAC di un incontro con il ministro Lunardi ed i presidenti delle competenti Commissioni di Camera e Senato. Credo che non sia questo il punto: ci si è incontrati tante volte e vi sono state anche audizioni in sede di Commissione. Vi è un disegno di legge che giace in Commissione (espunto dal calendario del primo trimestre e reinserito in quello del secondo trimestre) che concerne la sicurezza del volo e che deve ancora trovare compimento. È un provvedimento importante ed urgente e ribadisco che, probabilmente, rispetto ad un atto di tale tecnicità, sarebbe stato importante attribuire una delega al Governo. Ciò al fine di trovare soluzioni in ordine ad alcune questioni che non possono essere risolte in sede politica, ma devono trovare una soluzione tecnica. Ciò non è accaduto e lo segnalo al viceministro che conosce la questione. Forse, questa è un'occasione per richiamare l'urgenza di un provvedimento di questo tipo.

Vorrei introdurre anche un altro tema che, per competenza, non è stato toccato nella risposta: mi riferisco alla scarsa qualità del servizio messo in atto dalla società di gestione in questi anni. Fino a quando la scarsa qualità riguardava il problema del traffico, la disfunzione ci induceva a recarci all'aeroporto di Venezia per prendere un aereo che non si trovava a Ronchi. Tuttavia, quando la scarsa qualità della gestione si misura nei livelli di sicurezza — in un aeroporto in cui, lo ripeto, atterrano al massimo quattro o cinque aerei al giorno — questo deve farci riflettere.

La regione ha chiesto le dimissioni degli organi di amministrazione, perché anche sotto questo profilo ci vuole competenza. Non possono continuare a rivestire ruoli di amministratore delegato o di presidente

della società persone che hanno *curriculum* politici: quando occorre svolgere valutazioni che intervengono nel merito della sicurezza, servono persone con competenze tecniche.

Concludo dicendo che tutto ciò si inserisce anche in una logica di pesante crisi dell'Alitalia. L'incidente non è imputabile a questo o, quantomeno, l'indagine scoprirà se disfunzioni e colpevolezze siano anche da imputare ad Alitalia. Tuttavia, il fatto che — è notizia di questi giorni — Alitalia, che noi chiamavamo la compagnia di bandiera, si sia tirata fuori dalla vicenda, credo sia sintomatico di una crisi del trasporto aereo che sta colpendo il nostro paese, la qualità del servizio che eroghiamo ed anche la sicurezza.

La conflittualità sindacale alimentata da questo « tirarsi indietro », evidentemente, non fa che peggiorare le cose. Auspichiamo pertanto che questo incidente, che non ha causato danni per un miracolo, sia l'occasione per rivedere questioni che devono trovare collocazione nell'agenda del Governo; auspichiamo inoltre che l'indagine relativa all'incidente occorso sia fatta con chiarezza e prontezza. Infine, non soltanto è opportuno individuare e punire i responsabili, ma soprattutto è fondamentale modificare le regole per fare in modo che episodi del genere non tornino a ripetersi.

(Iniziativa per salvaguardare l'unitarietà del gruppo Finmeccanica — n. 2-01147)

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarello ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01147 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 9*).

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei brevemente illustrare l'interpellanza urgente perché sull'argomento, anche se ne abbiamo discusso in precedenza, abbiamo avuto dal Governo quasi sempre risposte alquanto generiche o puramente descrittive.

Dal momento che adesso, invece, siamo ad un punto nevralgico per la situazione delle aziende del gruppo Finmeccanica, mi piacerebbe sapere in modo chiaro non soltanto la descrizione della situazione, che conosco, ma anche gli intenti del Governo al riguardo.

È chiaro che si sta parlando di un agglomerato di imprese e di industrie ad alta tecnologia — lo sappiamo tutti — perché parliamo di un complesso di aziende che rappresentano l'ossatura industriale del paese e che tuttavia da molto tempo sono in *standby*: davanti all'ingresso di alcune di esse sembra esserci — e parlo di aziende della produzione civile — il cartello « in vendita ».

Infatti, da molto tempo queste aziende non hanno una prospettiva chiara e quindi sono indebolite dalla mancanza di prospettiva nella loro competitività in campo internazionale.

Vi sono poi aziende, quali la Ansaldo energia, la Ansaldo trasporti, l'Ansaldo Signal, i Sistemi ferroviari ed Elsag, che hanno avuto in questi ultimi anni una diminuzione assai rilevante degli investimenti e delle risorse a disposizione.

Questo è lo stato delle cose e sarebbe pertanto opportuno che il Governo ci dicesse chiaramente cosa intende fare. Ieri, si è riunito il consiglio di amministrazione che ha approvato un indirizzo, anche se è ancora difficile comprendere lo stato dei fatti. Vedremo poi dagli atti quali sono state le decisioni fondamentali assunte.

Il Governo pensa che quel sistema di imprese, per una parte di produzione militare e per una parte di natura civile, debba restare assieme, come accade nei grandi sistemi industriali internazionali, oppure debba essere diviso? Ritene che si debbano vendere « a pezzi » oppure che si debba fare una nuova struttura per le aziende di protezione civile? Che cosa dice della famosa Finmeccanica 2? Noi da tempo pensiamo che sarebbe utile tenere insieme il sistema di produzione militare e quello civile, perché questo rafforzerebbe l'agglomerato delle imprese. Possiamo di-

scutare anche su altre soluzioni che non siano tuttavia la vendita « a pezzi » di queste imprese.

Si può ragionare su Finmeccanica 2; tuttavia, più che ragionare sui contenitori, ci interessa conoscere, per esempio, una valutazione sul sistema cantieristico. A noi pare che almeno la cantieristica dovrebbe rimanere unita, proprio per i passaggi di ricerca e di competenza che vi sono fra i due campi, quello militare e quello civile.

Ci piacerebbe poi sapere finalmente quale politica industriale il Governo intenderà adottare.

Soprattutto mi piacerebbe sapere quante risorse ci sono a disposizione per questa politica. Infatti, se si vuole realizzare una politica industriale competitiva, servono risorse. Finmeccanica ha risorse a disposizione: il Governo intende lasciarle per impegnarle nel sistema industriale o intende recuperarle per altre iniziative? Spero in una risposta precisa anche su questa domanda.

Insistiamo sul punto per capire bene la linea del Governo. In questi giorni abbiamo avuto l'esempio clamoroso del caso Alitalia: si riuniscono consigli di amministrazione, si fanno piani e, improvvisamente, il Governo, o una parte di esso, decide che tutto ciò non va più bene e bisogna ricominciare dall'inizio. Non vorrei che si intendesse fare un'operazione disgraziata di questo tipo anche sul grande cuore dell'industria italiana costituito dalle aziende di Finmeccanica.

Infine, chiedo: quando intendete avviare una trattativa con le organizzazioni sindacali sulle scelte di politica industriale delle aziende di Finmeccanica? Le organizzazioni dei lavoratori ed i lavoratori stessi — i dirigenti, i quadri, gli operai — vedono che tutti discutono ma che il Governo tace e non dà loro informazioni su nulla. Penso che il Governo debba finalmente avviare un confronto serio, senza lasciare solamente ai *manager* delle imprese la discussione, pubblica o privata che sia, che non ci convince del tutto, sulle prospettive da dare a tale raggruppamento di imprese.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Valducci, ha facoltà di rispondere.

MARIO VALDUCCI, Sottosegretario di Stato per le attività produttive. Signor Presidente, onorevoli interpellanti, si tratta di un gruppo industriale, quello di Finmeccanica, che, come detto anche nell'interpellanza, riveste un'importanza rilevante per la nostra economia e che negli ultimi anni ha avuto un notevole sviluppo.

Il valore della produzione è aumentato dell'11 per cento nel 2003 rispetto al 2002 (oggi è di circa 8,7 miliardi di euro). Gli ordini accumulati nell'anno, sono pari a circa 9,1 miliardi di euro rispetto agli 8,7 del 2002. Il portafoglio ordini a fine 2003 è pari ad oltre 22 miliardi di euro, con un incremento del 3 per cento rispetto al 2002, pari a oltre due anni e mezzo di attività. Le spese di ricerca e sviluppo sono pari a 1.251 milioni di euro, rispetto a 1 miliardo del 2002, con un incremento del 24 per cento ed un'incidenza di circa il 14 per cento sul valore della produzione. L'organico è di 46.800 addetti. L'utile netto generato dall'attività di Finmeccanica è pari a 158 milioni di euro, in aumento rispetto al 2002 in cui è stato di 124 milioni di euro.

La ricerca e sviluppo rappresenta per le aziende di Finmeccanica il patrimonio con cui assicurare l'evoluzione dei prodotti e rafforzare il posizionamento competitivo del gruppo nel mercato. Gli investimenti effettuati durante il 2003 da Finmeccanica sono stati destinati a mantenere ed aggiornare la *technology readiness* delle sue diverse unità di *business*, ma anche a supportare gli sviluppi tecnologici di base, quindi di carattere altamente strategico, e di natura « trasversale » rendendole dunque adatte ad impieghi su categorie di apparati molto diversificate.

Finmeccanica, come risulta anche dagli ultimi documenti approvati dalla stessa e dalle audizioni della X Commissione della Camera, intende mantenere e rafforzare il ruolo di maggiore industria italiana nel campo dell'alta tecnologia, perseguendo un incremento delle sue dimensioni e del suo

patrimonio tecnologico ed industriale in modo tale da fronteggiare adeguatamente l'impatto di una crescente intensità competitiva da parte dei gruppi concorrenti.

Nel settore dell'aerospazio e difesa l'incremento della massa critica è necessario a raggiungere dimensioni paragonabili a quelle dei principali concorrenti e compatibili con la struttura dell'industria nella quale esiste una relazione più che proporzionale tra dimensioni, investimenti e flussi di cassa.

Tale crescita non può avvenire solamente per linee interne ma richiede un'intensa ed articolata politica di acquisizioni e di alleanze, che incrementeranno la proiezione internazionale del gruppo, già oggi molto significativa. La necessità di attuare investimenti appropriati e destinati a migliorare la dotazione tecnologica del gruppo è oggi enfatizzata dalla minaccia terroristica, che amplia le aree di presenza di Finmeccanica anche al settore della sicurezza, nel quale il gruppo beneficia della trasferibilità delle tecnologie « duali » sviluppate per la difesa ed utilizzabili per applicazioni nell'ambito della sicurezza.

A tale scopo, il gruppo Finmeccanica ha elaborato e sta implementando le seguenti linee di indirizzo strategico: rafforzare la posizione di *leadership* acquisita in alcuni segmenti della produzione aeronautica (elicotteri e addestratori), anche al fine di mantenere il ruolo di referente industriale nazionale nei grandi programmi aeronautici cooperativi (è indubbio, come detto dagli interpellanti, che non si può distinguere tra ciò che è del settore civile e ciò che è del settore difesa, perché probabilmente si perderebbero nel settore dell'aerospazio, così come in altri, molte sinergie e competenze che uno sviluppo può dare rispetto all'altro); migliorare le capacità tecnologiche e sistemistiche finalizzate a fornire soluzioni integrate ai clienti finali e svolgere il ruolo di fornitore preferenziale dei grandi « sistemisti di sistemi »; rafforzare la presenza nel *business* dell'elettronica per la difesa, svolgendo un ruolo di primo piano mondiale nei segmenti dell'avionica, delle comunicazioni, dell'ATC e della subacquea; proteggere e

sviluppare gli *asset* e le tecnologie strategiche negli altri *business* del gruppo (sistemi spaziali, velivoli militari, sistemi missilistici, sistemi d'arma terrestri e navali); penetrare i mercati degli Stati Uniti e della Gran Bretagna, caratterizzati da tassi di crescita elevati, mantenendo il ruolo di referente sul mercato della difesa nazionale ed una forte presenza all'interno dei principali programmi europei.

Ci pare che questi indirizzi strategici siano coerenti con l'obiettivo di fondo del gruppo di focalizzare leve manageriali, risorse disponibili ed investimenti strategici su un insieme omogeneo e sinergico di attività. Finmeccanica persegue questi suoi obiettivi strategici nel rigoroso rispetto delle esigenze di creazione di valore per i propri azionisti, di rafforzamento delle competenze nazionali nei diversi *business* e di difesa e consolidamento della base occupazionale ed industriale del proprio assetto produttivo. Nonostante la strategia complessiva di Finmeccanica risulti imperniata sull'obiettivo di focalizzarsi nell'aerospazio, difesa e sicurezza, il gruppo è fortemente impegnato in un'azione di valorizzazione e di rafforzamento delle altre attività civili nei settori dei trasporti, dell'energia e dell'*information technology*, attraverso un incremento dell'efficienza, delle capacità di penetrazione dei mercati internazionali e della qualità dell'offerta in termini di contenuto tecnologico ed economico.

Le principali iniziative attuate da Finmeccanica nel corso degli ultimi due anni sono del tutto coerenti con gli obiettivi del gruppo. Sono state completate alcune operazioni straordinarie in Italia, che hanno ulteriormente consolidato il ruolo di Finmeccanica come referente industriale e strategico nazionale nei comparti dell'alta tecnologia. È stato acquistato il cento per cento della OTE, azienda attiva nel settore delle reti di comunicazione mobile privata per utenti istituzionali e nello sviluppo del nuovo standard di comunicazione radiomobile digitale, denominato TETRA. È stata perfezionata l'acquisizione del capitale dell'Aeronautica Macchi. È stato altresì perfezionato l'ac-

quisto, tramite la controllata Marconi Selenia Communications Spa, di Marconi Mobile Access, così come l'acquisto del 30 per cento di Avio Spa, attraverso la costituzione della società Aero Invest con il Gruppo Carlyle, detentore del restante 70 per cento.

Sono proseguite le trattative a livello europeo con la BAE Systems, per la costituzione di un'alleanza nell'elettronica per la difesa denominata EuroSystems. In particolare, il 18 marzo scorso Finmeccanica e BAE Systems hanno firmato un'intesa con la quale sono stati concordati i valori preliminari da attribuire ai rispettivi apporti e sono stati definitivamente precisati i parametri dei diversi *business* interessati dalla partnership. L'alleanza prevede la costituzione di due società a partecipazione congiunta non paritetiche (nell'ambito dell'avionica — a maggioranza Finmeccanica — e dei radar e sistemi di comando e controllo — a maggioranza BAE Systems) e la totale cessione di attività da parte di BAE Systems a Finmeccanica nei settori delle comunicazioni militari e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.

I principi che regoleranno la *governance* delle due *joint venture companies* non paritetiche includono i meccanismi di protezione a favore dell'azionista di minoranza, che sono imposti dall'osservanza, da parte di Finmeccanica, delle regole della *golden share*, detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze. A tale riguardo, è necessario evidenziare come numerose materie, riservate all'unanime approvazione degli azionisti, concernono la protezione dei centri di eccellenza tecnologica ed industriale dei *partner*.

L'accordo prevede anche l'istituzione di un comitato di coordinamento strategico, composto da rappresentanti degli azionisti ed avente il compito di: monitorare sia le attività delle *joint ventures* sia l'insieme degli interessi comuni di BAE Systems ed Finmeccanica in altri settori dell'aerospazio e difesa, coordinando le scelte strategiche di mercato dei due gruppi; perseguire la massimizzazione delle opportunità di *business* nei casi in cui BAE Systems ed

Finmeccanica agiscano da fornitori di piattaforme (aerei, navi, elicotteri, satelliti, veicoli terrestri) o da integratori di sistemi di più alto livello (sistemi di *homeland security* o di protezione delle zone economiche esclusive, sistemi di difesa e di sorveglianza antimissile, sistemi basati sul concetto di *network-centric-capabilities*).

Eurosystems presenta alcuni significativi elementi di coerenza rispetto agli obiettivi strategici perseguiti da Finmeccanica: consente il rafforzamento nel settore dell'elettronica governativa e per la difesa, segmento che costituisce già oggi oltre il 30 per cento delle spese per equipaggiamenti militari e presenta rilevanti prospettive di ulteriore crescita; è coerente con gli obiettivi di crescita dimensionale e di internazionalizzazione perseguiti dal gruppo; rappresenta un'importante opportunità per allargare l'accesso del gruppo a *budget* della difesa di altre nazioni; permette a Finmeccanica di assumere la gestione di attività in Gran Bretagna, corrispondenti ad oltre un miliardo di euro di ricavi; consente il perseguimento di una strategia di gruppo nel settore del controllo del traffico aereo dove, all'attuale componente radaristica, tenderanno sempre più ad affiancarsi la componente spaziale ed avionica, prospettando importanti sinergie tecnologiche e commerciali tra le diverse entità di Finmeccanica, impegnate in tali settori (Alenia Spazio, Telespazio, Galileo Avionica e Marconi Selenia).

Sono proseguite le trattative con Alcatel nel settore spaziale. L'ipotesi prevede la costituzione di due distinte *joint ventures*, una nel segmento delle attività manifatturiere ed una in quello dei servizi.

La *joint venture* manifatturiera, in cui confluirebbero le attività di Alenia Spazio, dovrebbe essere una società di diritto francese, a maggioranza Alcatel, con un CEO designato da Alcatel ed approvato da Finmeccanica. Su tutte le decisioni rilevanti è previsto l'assenso di entrambi i *partner*. La *joint venture* dei servizi, in cui confluirebbero le attività di Telespazio, dovrebbe essere una società di diritto italiano, a maggioranza Finmeccanica, con un CEO designato da Finmeccanica ed

approvato da Alcatel. La società opererà con l'obiettivo di fornire servizi a clienti istituzionali (sia civili sia militari) e commerciali, principalmente nei settori delle comunicazioni, dell'osservazione della terra, della localizzazione e del controllo della mobilità.

Attraverso l'accordo, Alcatel ed Finmeccanica coprono tutte le fasi della *value chain* spaziale (manifattura, gestione dei satelliti in orbita, servizi), con la possibilità di razionalizzare e condividere gli investimenti e di esercitare una maggiore influenza nei numerosi programmi istituzionali europei in corso (Galileo, COSMO e via seguitando), sia nel campo della manifattura che dei servizi.

Per Finmeccanica, si prospetta la possibilità di sfruttare il potere negoziale congiunto con Alcatel per ottenere un ruolo più significativo di Telespazio nelle attività di servizio associate a Galileo.

Sono state rafforzate le attività di promozione e supporto agli obiettivi di penetrazione del mercato americano, con specifico riguardo ad alcuni programmi di notevole interesse per il gruppo: il programma « Deepwater » per la guardia costiera americana, che offre opportunità per i prodotti realizzati da Finmeccanica nei settori degli elicotteri, dei sensori e dei sistemi di comando, controllo e comunicazione; la flotta degli elicotteri presidenziali ed altre gare governative, in cui concorrono i velivoli di Agusta Westland come EH101, AB139 e A119; il programma per gli aerei da trasporto tattico, per cui concorre il C27J di Alenia Aeronautica; il nuovo caccia JSF, in cui è in atto un intenso sforzo negoziale, volto ad incrementare la partecipazione industriale del gruppo in termini sia quantitativi sia di contenuto tecnologico; il nuovo *jet* commerciale della Boeing B7E7, nel quale è previsto un significativo coinvolgimento del gruppo nel settore della produzione di grandi strutture aeronautiche.

Il Governo, oltre ad esercitare le proprie competenze che gli derivano dalla *golden share*, ha compiuto ed intende svolgere in futuro le necessarie azioni di

supporto alla strategia di Finmeccanica, anche nel contesto delle relazioni istituzionali internazionali.

Il Governo, anche in base a quanto l'interpellante ha aggiunto nella sua esposizione, intende ricordare che sono numerosi gli strumenti di politica industriale e le leggi utilizzate dall'esecutivo per sostenere questo gruppo industriale nei programmi più ambiziosi legati, evidentemente, a forti investimenti relativi all'innovazione tecnologica. Si tratta di leggi gestite sia dal Ministero delle attività produttive sia da altri ministeri. L'interpellante ricorderà come il settore dello spazio sia di competenza del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e come, soprattutto per quanto riguarda il tema giornalmisticamente denominato come « Finmeccanica 2 », sia coinvolto anche il Ministero dell'economia e delle finanze che è poi, di fatto, l'azionista del gruppo Finmeccanica.

Progetto « Finmeccanica 2 » ieri ha ricevuto un primo consenso da parte del consiglio di amministrazione di Finmeccanica per un ulteriore approfondimento da parte degli *advisor* coinvolti dalle tre aziende interessate (Finmeccanica, Fincantieri e Fintecna). Si tratta di un progetto di grande interesse, che il Ministero delle attività produttive guarda da vicino con particolare interesse, in quanto ritiene possa trattarsi di uno strumento che consenta ad alcuni settori minori del gruppo Finmeccanica di essere valorizzati; mi riferisco ai settori del trasporto, dell'energia, dell'*information technology* che, insieme a quello della cantieristica navale, possono formare un nuovo raggruppamento che, attraverso una maggiore qualificazione e crescita, potrà portare successivamente a quel processo di privatizzazione verso cui tutte le aziende a partecipazione statale devono assolutamente tendere.

Ho ricordato solamente alcune delle azioni strategiche e dei programmi a cui è interessato il gruppo Finmeccanica. È evidente che il Governo non ha mancato di sostenere l'azione di Finmeccanica attraverso i propri rappresentanti nel consiglio di amministrazione e attraverso quegli

strumenti legislativi e finanziari che consentono di accompagnare un processo di crescita e di sviluppo di un'industria, quella dell'aerospazio, che sicuramente è un settore nel quale l'Italia ricopre in ambito europeo un ruolo all'avanguardia.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarello ha facoltà di replicare.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor sottosegretario, purtroppo le mie aspettative sono andate deluse, in quanto ho cercato di sollecitare il Governo ad esprimere posizioni un po' più nette, un po' più chiare e un po' più partecipative e di indirizzo su tale tema. Sinceramente, ritengo di non esserci riuscito e ho anche notato, signor sottosegretario, un suo disagio mentre ci ha raccontato — le chiedo scusa se mi esprimo in tal modo — le situazioni già esistenti, mentre a noi interessava sapere come intendete muovervi in prospettiva.

Leggerò con attenzione la sua risposta — anche se ho tentato di capire anche tra le righe —, ma non vorrei avere percepito aspetti preoccupanti, non voglio ancora esprimere giudizi definitivi.

Sono d'accordo con lei sul fatto che, se esaminiamo i dati complessivi di Finmeccanica — cioè consideriamo l'agglomerato di imprese sia della produzione civile sia di quella militare —, i dati sono proprio quelli. Per questo, avremmo insistito per mantenere unito il sistema delle imprese, sia quelle dirette alla produzione militare sia quelle dirette alla produzione civile. Certo, sono i dati che lei forniva riguardo agli investimenti. Se invece li separiamo, purtroppo ci accorgiamo che, a causa di una dimenticanza da attribuire al Governo oppure della scelta di Finmeccanica di concentrarsi prevalentemente in settori come quello militare, spaziale e aeronautico (anche se dobbiamo comunque garantirvi la nostra presenza), si mandano in grande sofferenza gli altri comparti. L'energia, i trasporti e l'*information technology* rappresentano grandi opportunità per il paese, ma su queste produzioni a carattere civile sembra esservi da tempo un cartello con scritto «vendesi». Esse

sono indebolite e, con loro, tutto un sistema produttivo del paese.

C'è quindi un po' di delusione per la risposta del Governo, che ha descritto in modo approfondito la situazione, senza però dire come intende muoversi. Capisco che il ministro delle attività produttive può avere un certo imbarazzo, perché, come è successo al suo collega dei trasporti, dopo aver indicato un certo tipo di politica si rischia di essere sconfessati dal ministro dell'economia. Potremmo dire che aspettiamo decisioni dall'alto, ma nel frattempo ribadisco che la situazione è davvero preoccupante, per le imprese e per i posti di lavoro. Occorre dunque una prospettiva. Il Governo deve decidere se gli utili realizzati da Finmeccanica saranno riservati allo sviluppo produttivo e alle imprese oppure se qualcuno pensa di destinarli ad altri fini.

Al di là della risposta da lei fornita, mi faccio portatore di una richiesta molto forte che proviene dalle organizzazioni sindacali: aprite davvero il tavolo di confronto, non lasciate «marcire» la situazione e non permettete che cresca un meccanismo di conflittualità, che finirà con l'aggravare maggiormente la situazione delle imprese. Le chiedo, a conclusione di questa mia breve replica, di farsi carico di tale questione. C'è bisogno di un confronto vero sulle prospettive di questo grande sistema produttivo del paese; spetta proprio al Governo aprire tale confronto per dare garanzie e sicurezze e per assumersi degli impegni.

(Installazione di nuovi contatori elettronici da parte dell'ENEL — n. 2-01149)

PRESIDENTE. L'onorevole Galeazzi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza numero 2-01149 (vedi l'allegato A — *Interpellanze e interrogazioni sezione 10*).

RENATO GALEAZZI. Signor Presidente, siamo molto preoccupati per la politica energetica di questo Governo in senso lato, a causa di alcuni aspetti aggiuntivi determinati dal problema dei contatori e da altri che riguardano il mercato.

È di questi giorni l'opinione del Garante per la concorrenza sulla separazione tra la proprietà e la gestione delle reti: Tesauro afferma che la divisione dei due ruoli sarebbe importante per garantire al consumatore maggiore trasparenza ed evitare *black-out* come quello dello scorso autunno. Tale questione coinvolge l'ENEL, il cui consiglio di amministrazione ha rilasciato anche oggi una dichiarazione in cui si garantisce la non egemonia dell'ente nell'unificazione tra la società Terna e il gestore della rete GRTN.

Dico questo perché c'è il rischio che in questo paese — e il Governo lo sta confermando — non vi sia alcuna politica di liberalizzazione o, se vogliamo, di privatizzazione. Per quanto riguarda l'energia, mancano dei tempi certi e delle scelte chiare che garantiscano in Italia prezzi più bassi. Ricordo, infatti, che siamo ancora uno dei paesi in cui le bollette sono più care in termini di fornitura energetica. Tutto questo riguarda lo sviluppo dell'economia, ma anche il rapporto corretto tra il distributore, i cittadini ed anche le ditte.

Sussiste anche un ulteriore problema, relativo ai rapporti dell'ENEL, che resta il monopolista, con le ditte che hanno ottenuto l'appalto dei lavori per i contatori. Non intendo ricostruire la storia dell'ENEL; ricordo, tuttavia, che quando l'amministratore delegato era Tatò il gruppo venne frazionato in numerose piccole società, tra cui ENEL.si, avente il compito di creare una rete commerciale delle società del gruppo ENEL attraverso i soggetti affiliati in *franchising*, reclutati fra le ditte installatrici di impianti elettrici, di cui l'ENEL si sarebbe dovuta servire come « cavallo di Troia » per entrare nell'impiantistica delle utenze sia civili sia industriali e dei servizi cosiddetti « post-contatore ».

Negli anni successivi, i punti di vendita non hanno raggiunto neppure lontanamente gli obiettivi prospettati da ENEL.si in termini di maggior fatturato, e i negozi hanno avuto scarso successo. Ciò era accettabile, in quanto gli affiliati avevano comunque vinto le gare pubbliche per la sostituzione dei vecchi contatori con i

nuovi contatori elettronici, il che garantiva un fatturato tale da consentire lo sviluppo della ditta e da compensare le perdite dei negozi. Tale situazione si è protratta fino a quando l'ENEL, dopo la scomparsa di ENEL.si, in considerazione del momento di crisi del mercato e sulla base dell'esito delle successive gare di appalto per la sostituzione dei contatori, ha proposto, o meglio imposto, pena la risoluzione del contratto, un ribasso del valore pari al 23 per cento. Tenendo conto che precedentemente il guadagno era pari al 20 per cento, a seguito del ribasso si determinerebbe una perdita e sarebbe molto difficile raggiungere il pareggio.

L'ENEL ha sostanzialmente operato un ricatto nei confronti delle ditte vincitrici delle gare di appalto: a seguito del ribasso, si hanno margini molto bassi o addirittura negativi, e dunque, pena la risoluzione del contratto, le ditte stesse sono costrette a lavorare in perdita. Si determinerà certamente una serie di contenziosi: le ditte interessate sono oltre 500 e stanno già intraprendendo azioni legali, sia per quanto concerne il *franchising*, sia, soprattutto, per quanto riguarda l'appalto dei contatori.

Un altro aspetto della politica dell'ENEL riguarda il rapporto con il cittadino. Sussistono numerosi problemi in merito alla fornitura di energia elettrica, non soltanto per uso domestico. Si verificano scatti indesiderati a seguito del superamento della potenza assorbita, che dipendono da variazioni di tensione e che caratterizzano il sistema attualmente in uso, per quanto l'ENEL sia divenuta più tollerante.

Per chiarire la situazione, occorre osservare che, in virtù del contratto attualmente vigente, la fornitura viene effettuata a una tensione generalmente fissata per le utenze domestiche monofase a 220 volt, con oscillazioni di circa il 10 per cento rispetto al valore nominale. I carichi vengono dunque sottoposti a diversi valori di tensione che dipendono da varie cause, fra cui la distanza dalla cabina di trasforma-