



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 5

**4<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE (Difesa)**

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SULLO STATO DI  
ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA PLURIENNALE RELATIVO  
ALLO SVILUPPO DEL VELIVOLO JOINT STRIKE FIGHTER-JSF

43<sup>a</sup> seduta: martedì 30 gennaio 2007

Presidenza del presidente DE GREGORIO,  
indi del vice presidente ZANONE

**I N D I C E****Comunicazioni del Governo sullo stato di attuazione del programma pluriennale  
relativo allo sviluppo del velivolo Joint Strike Fighter-JSF**

PRESIDENTE . . . . .	<i>Pag.</i> 3, 10, 12 e <i>passim</i>
* BERSELLI (AN) . . . . .	13, 14, 19 e <i>passim</i>
* BRISCA MENAPACE (RC-SE) . . . . .	12, 19, 23
DIVINA (LNP) . . . . .	16, 26
FORCIERI, sottosegretario di Stato per la difesa . . . . .	3, 10, 14 e <i>passim</i>
NIEDDU (Ulivo) . . . . .	21, 23
* PISA (Ulivo) . . . . .	15, 18, 23
* RAMPONI (AN) . . . . .	17, 18, 19 e <i>passim</i>
VILLECCO CALIPARI (Ulivo) . . . . .	19, 20

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democratici cristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

*Interviene il sottosegretario di Stato per la difesa Forcieri.*

**Presidenza del presidente DE GREGORIO**

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Comunicazioni del Governo sullo stato di attuazione del programma pluriennale relativo allo sviluppo del velivolo Joint Strike Fighter-JSF**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Governo sullo stato di attuazione del programma pluriennale relativo allo sviluppo del velivolo Joint Strike Fighter-JSF.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta sia l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso sia la trasmissione radiofonica, e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Nel ringraziare il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Forcieri, vorrei precisare che, per quanto concerne il velivolo JSF, è particolarmente gradita dalla Commissione un'informazione costante da parte del Governo. Cedo pertanto la parola al sottosegretario Forcieri.

FORCIERI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, con l'odierna informativa intendiamo rispondere ad una precisa indicazione che il Parlamento ha fornito al Governo, a partire dal momento in cui è stato espresso il primo parere favorevole, nel 1998, sul programma in esame.

Prima di entrare nel merito dell'argomento, vorrei fornire un breve riepilogo storico del programma JSF, per inquadrarne l'evoluzione, sin dal suo avvio, nel 1996 (era allora ministro della difesa l'onorevole Andreatta) ed il suo inserimento nei nostri indirizzi di politica estera e di difesa, nonché nelle nostre scelte strategiche in materia di industria della difesa e dell'alta tecnologia. Come ho precisato, il primo parere favorevole delle Commissioni difesa della Camera e del Senato risale al 1998. Un secondo passaggio parlamentare (che stiamo ancora svolgendo) si ebbe nel 2002, quando si entrò nella attuale fase di sviluppo del programma. La Commissione difesa della Camera adottò un parere favorevole, integrato

da una serie di osservazioni, una delle quali era proprio quella di riferire «centro e non oltre 24 mesi dalla data odierna al Parlamento tutte le informazioni disponibili sull'andamento del progetto».

Vorrei sottolineare che in quella sede l'opposizione stessa (l'attuale maggioranza di Governo) aveva avanzato una propria proposta di parere favorevole, subordinato al rispetto di determinate e precise condizioni e garanzie. In conseguenza di tale decisione, nel 2004 il Governo *pro tempore* rese una prima informativa sull'andamento del progetto, che fu affidata all'audizione del generale Bernardis, capo del IV Reparto del Segretariato generale del Ministero della difesa.

Il Governo si ripresenta dunque oggi alla Commissione del Senato, dopo aver già riferito alla Camera, per aggiornare l'informativa sull'andamento del programma JSF e sui suoi sviluppi futuri e vorrei subito ribadire quanto già sottolineato in altre occasioni: questa scelta, al di là delle positive ricadute economiche ed industriali, di cui parleremo in seguito, è prima di tutto una scelta che corrisponde ad un'esigenza tecnica delle nostre Forze armate. Per rispettare il termine dei 24 mesi, avremmo dovuto riferire entro dicembre, ma eravamo in piena sessione di bilancio e ciò non è stato possibile. Con la ripresa dei lavori parlamentari, abbiamo chiesto ai Presidenti delle Camere di fissare delle sedute per poter riferire alle Commissioni competenti.

Come primo punto del mio intervento, vorrei innanzitutto evidenziare il fatto che sono state adempiute non solo tutte le osservazioni di cui al parere adottato dalla Commissione della Camera nel 2002, ma anche tutte le condizioni comunque contenute nella proposta di parere alternativo presentata dall'opposizione in quella seduta. Fra le condizioni poste dall'allora opposizione, prima fra tutte vi era la richiesta di precise garanzie in merito alla salvaguardia del programma Eurofighter. Queste garanzie sono oggi realtà, perché il velivolo JSF non entra in competizione, né sul piano finanziario, né su quello tecnico-operativo, con l'EFA, anzi ne rappresenta il suo naturale complemento. Vorrei spiegarne il motivo.

Il velivolo multiruolo JSF, come apparecchio di quinta ed ultima generazione, non è un concorrente dell'Eurofighter, che è invece un apparecchio di quarta generazione, e presenta caratteristiche tecniche e strategiche completamente distinte e ad esso complementari. Tale complementarietà è sottolineata dal fatto che altre nazioni, come la Gran Bretagna, hanno perseguito tale scelta. Mentre l'EFA è funzionale alle esigenze della difesa aerea e garantisce la superiorità aerea, ossia la difesa del territorio nazionale, il JSF è destinato alla sostituzione delle linee di velivoli ormai in imminente obsolescenza, che vengono impiegati in compiti multiruolo di proiezione esterna e di copertura delle nostre forze dispiegate nei vari teatri e che aumentano la sicurezza per i nostri soldati impiegati in missione all'estero. I velivoli da sostituire sono i Tornado, gli F-16, acquisiti in *leasing*, e gli AM-X.

Un'altra condizione importante posta nel 2002 dall'allora opposizione, e altro successo italiano, è la seguente. Era stato chiesto che – cito testualmente dagli atti della seduta della Commissione del 2002

quanto l'opposizione richiedeva nella sua proposta di parere favorevole – «si preveda la possibilità che nella futura fase di produzione di serie la linea dell'assemblaggio finale sia dislocata in Italia per i velivoli nazionali e degli altri paesi europei che ne facciano analoga richiesta, prevedendo, in questo quadro, la creazione di un centro nazionale di supporto».

In principio era previsto, infatti, che vi fosse un'unica linea di assemblaggio dei velivoli JSF, naturalmente ubicata negli Stati Uniti. L'andamento del programma, le capacità negoziali – consentitemi di sottolineare che abbiamo operato, anche in tale occasione, come sistema paese perfettamente integrato – e la credibilità della nostra industria hanno fatto sì che questo importante obiettivo sia stato oggi raggiunto. Gli Stati Uniti hanno accettato che, in aggiunta alla linea di assemblaggio americana, un'altra linea sia ubicata in Italia, unica nel suo genere, poiché non ce ne saranno altre.

In conseguenza di ciò, sono stati avviati gli studi volti ad esaminare tutti i possibili tipi di impatto tecnico-programmatico-finanziario, tenendo conto che grazie a questo risultato sarà possibile assemblare i velivoli di altri paesi europei (è già stata rilasciata l'autorizzazione per i velivoli dell'Olanda) e che tale linea potrà divenire il fulcro e il cardine principale di un polo europeo di manutenzione, revisione, riparazione e modifica sia dei velivoli delle flotte italiane, sia delle flotte dei *partner* europei e mediterranei, o comunque presenti nell'area europea e mediterranea.

Gli studi già condotti, uno dei quali è stato effettuato da un consulente esterno e indipendente, hanno permesso di valutare i possibili benefici operativi, tecnologici, finanziari e sociali di una tale linea, che proietterebbe l'Italia e la sua industria tra i paesi tecnologicamente più avanzati. Va infatti opportunamente evidenziato che ben sei dei nove paesi partecipanti al programma si trovano nell'area europea e mediterranea: Gran Bretagna, Olanda, Danimarca, Norvegia, Turchia ed Italia. Tale polo non è pertanto un'ipotesi di lavoro, una mera aspirazione, bensì una realtà prossima e un elemento concreto della partecipazione italiana a questo programma. Ciò nel pieno rispetto del mandato parlamentare espresso a suo tempo nel parere della Commissione, che richiedeva al Governo di procedere «garantendo adeguate ed autonome capacità di gestione della flotta JSF, nonché la salvaguardia delle capacità industriali nazionali».

Voglio sottolineare con particolare forza che il JSF ha rappresentato e rappresenta un'occasione di crescita per l'industria italiana ed europea, in condizioni di effettiva *partnership* e non più di subordinazione tecnologica (come era accaduto in passato) nei confronti degli Stati Uniti. E mi preme ribadire che all'aumento dell'indipendenza e della sovranità tecnologica – è una considerazione che ho già fatto altre volte e chiedo scusa ai membri della Commissione se la ripeto – corrisponde necessariamente un aumento dei fattori di autonomia e sovranità politica del nostro Paese.

È un'occasione e un fattore di crescita industriale che si misura non solo considerando che le risorse investite per il JSF hanno già garantito (in un brevissimo tempo, come avrà modo di illustrare più avanti) significativi ritorni industriali, ben superiori alle previsioni, ma anche perché –

come dicevo – garantisce impegni industriali estremamente importanti per valore e durata nel tempo; il che significa progresso, sviluppo, lavoro e ricchezza per il Paese (si prevedono circa 10.000 posti di lavoro distribuiti sull'intero territorio nazionale) e, insieme, anche un effettivo e non teorico rilascio di tecnologie importanti.

La capacità di operare nell'alta tecnologia è fattore di autorevolezza e capacità competitiva per il Paese, un fattore che diviene, per ricaduta, elemento trainante, motore tecnologico ed economico per i rimanenti settori industriali. Solo nei settori tecnologici più avanzati e di dimensioni più ampie, che possono sopportare i costi e i tempi della ricerca, vengono infatti individuate tutte quelle innovazioni sui materiali, sull'elettronica, il *software* e le relative tecniche di produzione che consentono poi di reinvestire tale *know-how* in tutti i settori, siano essi civili che militari, per rinnovare tutte le diverse capacità nazionali. Ed è storicamente accertato che è proprio l'industria aerospaziale quella che, detenendo molti primati nella tecnologia, fa da traino per gli altri settori dell'economia.

Con specifico riferimento all'industria aerospaziale italiana, è da sottolineare come, dopo i disastri procurati dagli avvenimenti della seconda guerra mondiale e il processo di ricostruzione che si è avviato subito dopo di essa, il primo vero balzo in avanti nello sviluppo è stato fatto con l'adesione al programma Tornado prima ed al programma Eurofighter poi. Quest'ultimo è un velivolo di quarta generazione, il cui progetto è nato alla fine degli anni '80, un progetto grazie al quale l'Italia ha visto incrementata la sua capacità tecnologica e la sua partecipazione sia quantitativa che qualitativa all'industria aerospaziale europea, assumendo la responsabilità, con aziende italiane, di gran parte degli apparati di bordo, oltre che di parte della struttura del velivolo (in particolare l'ala). Ed è stato proprio partendo da quel progetto che si sono poste le basi per un importante passo di affermazione tecnologica verso il nostro *partner* transatlantico, verso gli Stati Uniti.

Gli USA, in una posizione tecnologica predominante, fino agli anni '90 hanno mantenuto una forte barriera tecnologica verso l'Europa, barriera non ancora completamente superata. Ma la chiara dimostrazione europea di capacità fornita con i programmi Tornado ed Eurofighter 2000 ha determinato due conseguenze: innanzitutto, gli USA hanno dovuto ammettere che il mercato europeo era per loro fortemente limitato dalla presenza di prodotti autonomamente sviluppati (Tornado ed Eurofighter); in secondo luogo, hanno raggiunto la consapevolezza che lo sviluppo di un velivolo avanzato per il XXI secolo cominciava ad avere dei costi improporcionibili anche per loro stessi. D'altra parte, anche noi europei non possiamo far altro che ammettere (grazie all'esperienza sino ad oggi maturata) che i costi manifestatisi nell'EF 2000 scoraggiano a proseguire su una strada autonoma, che si ponga come contrapposizione ad una prospettiva di collaborazione per i velivoli di quinta generazione.

Ecco, quindi, che il progetto JSF si presenta come una grande economia di scala e di contenimento dei costi. Gli USA, in cambio della partecipazione degli altri paesi, danno un'apertura tecnologica senza precedenti.

È stata una opportunità tecnologicamente e politicamente importante che il Paese ha voluto cogliere, con l'intuizione dell'allora ministro Andreatta nel 1996 e con la decisione maturata a suo tempo – lo sottolineo ancora – nel 1998, quando il Parlamento italiano si è espresso favorevolmente per la prima volta nei confronti di tale progetto.

Qualcuno ha espresso qualche dubbio che vi sia effettivamente questo rilascio di tecnologia, ma queste voci possono essere derivate dalle insoddisfazioni e dai difficili momenti negoziali che hanno accompagnato l'ingresso delle nostre industrie nel progetto, perché vi è stato un confronto di capacità che non ha dato nulla per scontato.

Desidero rilevare che, per questo programma, la semplice partecipazione governativa non era e non è garanzia per il passaggio di eventuale attività alla nostra industria, senza una verifica di competitività e di reale capacità ingegneristica. Questo è un progetto che si discosta completamente dall'esperienza maturata a suo tempo con il Tornado e con l'Eurofighter, che presupponevano un sistema *costshare* uguale a *workshare*, ovvero di partecipazione ai costi pari al diritto di avere lavoro, con ritorni garantiti, al di là delle effettive capacità industriali.

Questo è, invece, un programma di *best value and fully competitive price*, per cui chi è in grado di imporsi ottiene risultati. Naturalmente, non si tratta di un principio assoluto, ma temperato dagli accordi siglati di carattere sia governativo sia industriale, che hanno consentito al nostro Paese di avere quei ritorni richiesti dal consenso parlamentare del 2002. In qualche modo l'Eurofighter ha rappresentato l'ultima fase di una situazione di mercato protetto e garantito. Questo progetto rappresenta uno *step* ulteriore su cui vorrei che i colleghi riflettessero: l'apertura dell'industria europea, della nostra industria, alla competizione internazionale in maniera estremamente decisa, e i risultati ottenuti ad oggi per l'Italia, non sono solo soddisfacenti da un punto di vista finanziario, ma comportano una prospettiva di lungo termine per le nostre maestranze e per tutte le realtà industriali interessate, anche di piccole dimensioni. Questo progetto, infatti, coinvolge innovativamente sia le grandi che le piccole e medie imprese operanti nel settore, già inserite in prima battuta, o che, per quanto riguarda l'indotto, lo saranno poi.

Questa conquista, ottenuta a seguito di difficili negoziazioni e a dimostrazione di effettive capacità raggiunte dal nostro apparato industriale, rappresenta la realizzazione visibile di tutte le potenzialità del progetto, in quanto l'assemblaggio del velivolo (che, ricordo, avverrà in Italia per la nostra flotta e per quella olandese per ora, ma non escludiamo, anzi puntiamo ad avere altre nazioni che partecipino a questo programma di assemblaggio in Italia) con tutte le conseguenti operazioni di collaudo e messa a punto, fornirà le conoscenze necessarie anche al mantenimento della macchina.

Questa è la prima e maggiore garanzia riguardo al trasferimento di tecnologie. Se infatti si deve assemblare, far volare, manutenere un velivolo che ha caratteristiche *stealth* della quinta generazione, bisognerà averne le capacità tecnologiche.

In sintesi, il programma rappresenta il naturale prosieguo della politica euro-atlantica del nostro Paese: non un passo antieuropoeo, bensì una armonizzazione tra la politica industriale europea e quella transatlantica.

Per quanto concerne il merito, il sistema JSF è di imprescindibile e strategica importanza per il nostro Paese, perché le sue elevate e significative capacità tecniche ed operative ci consentiranno di operare, in futuro, in seno alle coalizioni internazionali.

La finalità operativa del programma è quella di realizzare un velivolo multiruolo con elevate capacità *stealth*, ovvero bassa osservabilità ai *radar*, che soddisfi l'esigenza di differenti Forze armate, utilizzando criteri di progetto in grado di ridurre i costi di sviluppo, di produzione e di supporto in genere, facendo uso di soluzioni modulari, con l'integrazione di molteplici tecnologie avanzate, prediligendo nel contempo una elevata flessibilità, integrazione ed interoperabilità.

A questo proposito, in rispetto di quanto richiesto dalle già richiamate osservazioni della Commissione difesa nel 2002 («...garantendo adeguate ed autonome capacità di gestione della flotta JSF, nonché la salvaguardia delle capacità industriali nazionali di integrazione del velivolo con eventuali armamenti sviluppati in ambito europeo») e riferendomi al caso dei Meteor, che alcuni hanno citato, il velivolo è una piattaforma aperta su cui sarà possibile interfacciare sistemi diversi, in funzione dei requisiti e delle necessità dei singoli paesi utilizzatori. Per quanto ci riguarda, abbiamo già effettuato le verifiche che ci interessavano.

Lo scopo finale, alla base della partecipazione del nostro Paese, è quello di dotare la Marina militare e l'Aeronautica militare di uno strumento idoneo ad assolvere i rispettivi ruoli in modo completo, efficace, integrato e, possibilmente, con il minimo impegno finanziario. L'esigenza nasce dalla futura radiazione dei velivoli AV8B per la Marina militare e dei velivoli AM-X e Tornado per l'Aeronautica, che presumibilmente avverrà a partire dagli anni 2014-2015.

Oggi non si sta parlando dell'acquisizione dei velivoli, procedura che sarà avviata a suo tempo, naturalmente in seguito ad un formale parere favorevole del Parlamento (presumibilmente nel 2010-2011, quando si porrà concretamente il problema). Allo stato attuale, affrontiamo il problema del proseguimento del programma di sviluppo e di preindustrializzazione del supporto logistico e dello sviluppo successivo. Quindi continuerà la fase di sviluppo già a suo tempo autorizzata dal Parlamento.

Il JSF verrà sviluppato in tre versioni: una a decollo ed atterraggio convenzionali, una per appontaggio su portaerei dotate di catapulte ed una a decollo corto ed atterraggio verticale, per portaerei come quelle in dotazione alla Marina militare, o come quelle dotate di *skyjump*.

L'Italia è interessata ad una combinazione di due di queste versioni, una per la Marina militare ed entrambe per l'Aeronautica. Questo velivolo sostituirà ben tre linee di volo attualmente in uso, ovvero gli AV8B della Marina militare e i velivoli Tornado, AM-X ed F-16 attualmente in *leasing*. Parliamo – è bene tener presente questo numero – della sostituzione di circa 260 macchine diverse tra loro: otterremo in tal modo un miglio-

ramento delle capacità tecnologiche ed una implementazione delle capacità di integrazione ed interoperabilità, con un conseguente risparmio di costi in termini di personale e di gestione, di formazione e di manutenzione. Il numero che si era ipotizzato nella fase iniziale del programma per sostituire le 260 macchine era di 131 velivoli. Oggi, in virtù delle loro capacità, possiamo ipotizzare un'ulteriore diminuzione di questo numero, che possiamo quantificare intorno ai 100: quindi sostituiamo i 260 aerei attualmente in funzione con 100 nuove macchine.

In termini governativi, il programma prevede una cooperazione multinationale e multilaterale tra 9 paesi (USA, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Danimarca, Norvegia, Turchia, Canada, Australia) tramite l'adesione al PSFD (*Production, sustainment and follow-on development*) MoU (*Memo-randum of Understanding*) in oggetto. L'Italia ha fin dall'inizio deciso di partecipare a questo progetto con una quota pari a circa il 4 per cento del valore totale ed i nostri impegni rimangono di tale dimensione anche in questa fase. In seguito comunicheremo quale numero di aerei è ipotizzabile; è evidente che nella fase di acquisto questo 4 per cento diminuirà, non è certo destinato a crescere.

Per completezza di informazione, aggiungo che al programma partecipano quali acquirenti anche altri due paesi, Israele e Singapore, tramite accordi diretti con il Governo USA.

Dal punto di vista industriale, la ditta capocompresa per il programma è l'americana Lockheed Martin Aero. Due sono le motorizzazioni previste: una prodotta dalla ditta statunitense Pratt&Whitney, l'altra dalla General Electric-Rolls Royce. Per l'Italia la ditta maggiormente coinvolta è l'Alenia Aeronautica, che partecipa allo sviluppo ed alla produzione dell'ala quale secondo produttore a livello mondiale. Vorrei sottolineare particolarmente tale risultato: la metà delle ali prodotte sarà realizzata dall'Alenia, l'altra metà dalla Lockheed Martin. Inutile evidenziare che la produzione dell'ala (e di tutta la parte della fusoliera ad essa collegata, come potrete vedere dalla documentazione che vi verrà consegnata) sia una parte preponderante e fondamentale di un velivolo, civile o militare che sia. Disegno e progettazione di tali elementi strutturali per il JSF sono realizzati da 150 ingegneri di Alenia Aeronautica, che hanno lavorato prima negli Stati Uniti ed ora operano presso il centro progettazione di Alenia in provincia di Napoli.

Per il motore, la ditta Avio ha finalizzato accordi con General Electric-Rolls Royce, mentre la Piaggio Aero ha siglato accordi con la Pratt&Whitney. Le altre ditte italiane che hanno acquisito contratti e impegni per il futuro sono: Aerea, Datamat, Galileo Avionica, Gemelli, Selex communication, Selex-Marconi Sirio Panel, Mecaer, Moog, Orna, Oto-Melara, Secondo Mona Sicamb, S3Log. È in corso di finalizzazione una partecipazione per l'Elettronica e si prevede un coinvolgimento anche per Aermacchi e Vitrociset nel settore dell'assemblaggio e del supporto logistico.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, mi scuso per dover lasciare la seduta; nel ringraziarla e salutarla, cedo la Presidenza al vice presidente Zanone, che presiederà il seguito di questa audizione in mia vece.

### Presidenza del vice presidente ZANONE

FORCIERI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Anche io saluto e ringrazio lei, signor Presidente.

In sintesi, ad oggi il coinvolgimento riguarda 12 regioni e circa 40 siti industriali. Al 31 dicembre 2006 lo stato di ritorno industriale si può così sintetizzare: a fronte di un impegno per l'Italia di 1.028 milioni di dollari (di cui sono stati erogati finora 638 milioni), sono già stati ottenuti contratti per oltre 191 milioni di dollari e ulteriori impegni per 827 milioni di dollari, per un totale di 1.018 milioni di dollari. Siamo, quindi, già ora al completo ritorno industriale rispetto all'investimento: anzi, a fronte di una erogazione di soli 638 milioni, alla formalizzazione del MoU in oggetto verranno finalizzati impegni per un valore complessivo di 1.018 milioni di dollari: praticamente il cento per cento del rientro rispetto agli investimenti fatti.

Va inoltre sottolineato che quando fu decisa la partecipazione al programma, il dollaro aveva un valore di 1,16 euro, mentre attualmente l'euro vale circa 1,29 dollari, con un apprezzamento di circa il 10 per cento dell'euro rispetto al dollaro; poiché il contratto è in dollari, dal punto di vista finanziario esiste la possibilità di avere un risparmio consistente in seguito alla forte svalutazione subita in questi anni dal dollaro rispetto all'euro.

I suddetti valori, anzi direi risultati, sono relativi alle sole fasi di sviluppo e sono raggiungibili dopo la firma del MoU in argomento, che ci proponiamo di realizzare una volta esaurito il presente passaggio parlamentare, ottenendo così un notevole ritorno di *know-how* ed un sostanziale pareggio finanziario. Il valore di 1.018 milioni di dollari di impegni per le nostre industrie, ad oggi, in una fase ancora iniziale del programma, è di gran lunga superiore ad ogni più rosea previsione del 2002, che ipotizzava un minimo garantito di 320 milioni di dollari: c'era «alta confidenza» di poter arrivare complessivamente a 590 milioni, mentre oggi abbiamo invece circa 1.020 milioni (circa il 75 per cento in più di quanto si stimava quattro anni fa).

La conferma dell'adesione dell'Italia al MoU permetterà di non perdere i benefici sino ad oggi acquisiti, soprattutto in termini di partecipazione delle industrie nazionali al programma. L'adesione a questa ulteriore fase è già stata formalizzata da otto dei nove paesi partecipanti alla fase di sviluppo. Per quanto riguarda l'Italia, si è positivamente finalizzata tutta la documentazione Governo-industria con la firma di innumerevoli accordi, dei quali rivestono maggiore importanza quelli tra Finmeccanica ed Alenia

con Lockheed Martin, *prime contractor* americano del programma. L'Italia – come dicevo – si riserva di formalizzare ufficialmente la propria adesione dopo la presente informativa.

L'adesione a questa fase del programma comporterà per l'Italia nel periodo 2007-2011 un costo di 158,2 milioni di dollari e successivamente, dal 2012 al 2046, di altri 745 milioni di dollari per un totale di 903 milioni di dollari. Per questa legislatura, l'impegno è limitato a 158,2 milioni di dollari. Il suddetto impegno finanziario, suddiviso in più anni, rappresenta un accordo programmatico tra tutti i paesi partecipanti, considerando comunque che il *Memorandum* in parola prevede tutte le clausole di salvaguardia (entrata in effetto, durata, fuoriuscita, variazioni) caratteristiche degli accordi normalmente negoziati, e naturalmente corrisponde sempre a quel 4 per cento di nostra partecipazione.

Nell'ambito del MoU è anche contemplata la possibilità di uscire in qualsiasi momento dal programma, ipotesi definita ed inserita negli accordi con un calcolo molto semplice degli impegni residuali nei confronti delle altre nazioni *partner* che un'uscita comporterebbe.

Per quanto riguarda l'andamento del programma di sviluppo, esso procede in accordo alla tempistica pianificata e il 15 dicembre 2006 ha volato con successo, per la prima volta, il primo prototipo di sviluppo. Si è arrivati a questo stadio con soli tre mesi di ritardo rispetto alla pianificazione dell'ottobre 2001, data in cui si è avviata tale fase di sviluppo. È un risultato importante, in considerazione del fatto che per l'EFA, ad esempio, la sfasatura tra previsione ed effettivo volo è stata non di tre mesi, ma di tre anni.

Ciò ci induce a ritenere che tutto il programma possa procedere nei tempi stabiliti, aspetto che rappresenta un'ulteriore garanzia per la nostra partecipazione.

Si ritiene che questo risultato, per un progetto della dimensione tecnico-programmatica del JSF, non abbia uguali anche dal punto di vista del controllo dei costi. In particolare il problema del controllo dei costi vale per noi, perché in tutta questa fase iniziale, nel rispetto di quanto pattuito, tutte le variazioni dei costi sono state sopportate dal *partner* americano.

Le esperienze al riguardo, maturate in programmi aeronautici affini sotto il profilo della complessità, portano a ritenere normali e purtroppo accettabili ritardi anche di alcuni anni, i cui effetti, però, anche in termini finanziari, sono normalmente molto negativi. Noi tutti, e la Commissione difesa in particolare, ne conosciamo bene l'entità in riferimento ai programmi di cui siamo partecipi. Naturalmente l'attività di volo e sperimentazione sta proseguendo secondo i piani stabiliti.

Mi fermerei qui, restando ovviamente a vostra disposizione per considerazioni, risposte ed eventuali chiarimenti, ribadendo l'impegno di mantenere informato il Parlamento, oltre che in relazione all'aspetto formale del parere, a cadenza biennale, qualora si dovesse procedere all'acquisto dei velivoli ed a fissarne il quantitativo, cosa che attualmente non è prevista.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Forcieri per la sua relazione e per la sua dichiarata disponibilità a fornire ulteriori elementi che la Commissione ritenesse utili.

Invito i colleghi che intendano rivolgere al Sottosegretario domande o richieste di chiarimento a prendere la parola.

BRISCA MENAPACE (*RC-SE*). Signor Sottosegretario, la mia prima osservazione è minuscola e forse un po' banale: per evitare confusioni, sarebbe opportuno che i costi venissero indicati anche in euro. Non capisco per quale ragione dobbiamo averli solo in dollari: anche se la cifra originaria era in dollari, si potrebbe tradurla anche in euro. Questo può servire in modo particolare ad evitare confusioni e a poter fare comparazioni.

Ciò premesso, vorrei osservare, se posso permettermi un atteggiamento un po' ironico e scanzonato, che peraltro immagino non sorprenda, che la sua relazione mi sembrava più adatta alla Commissione industria che alla Commissione difesa, perché francamente sul suo valore propriamente militare, in ordine cioè alla nostra difesa, tenendo conto dell'articolo 11 della Costituzione, mi sfugge il senso, né potrei dichiararmi soddisfatta, per adoperare un'espressione parlamentare.

Una tale situazione si è già ripetuta altre volte: la prima volta è successo – mi pare – quando sono venuti i rappresentanti della Finmeccanica, che ci hanno detto sostanzialmente che la difesa è un grande affare; sul fatto che sia anche un affare non ho nulla da eccepire, meglio che non lo sia in perdita, ma se è soprattutto un grande affare mi sembra che non sia un buon modo di presentare la difesa. Quando tuttavia ho chiesto loro se non ritenessero che dovrebbe invece essere qualcosa d'altro il rappresentante della Finmeccanica ha risposto: perché no? Ora, dal suo punto di vista credo che non ci siano obiezioni, ma sicuramente si può criticare un'idea della difesa quasi esclusivamente mercantile o affaristica.

Tra l'altro, con i cambiamenti degli scenari internazionali intervenuti dal 1992 al 2006 – anche questa è una domanda che faccio ripetutamente –, perché nell'impostare i programmi dei sistemi d'arma o propriamente militari non si tiene mai conto del fatto che le previsioni potrebbero anche non realizzarsi perché cambiano gli scenari internazionali? Non è possibile introdurre una qualche forma di flessibilità nel prevedere e programmare? Io parlo sempre di tecnologie *dual use*, ma mi accontenterei anche che si prevedessero tecnologie militari un po' più flessibili. Altrimenti potremmo accorgerci di avere 230 velivoli da sostituire, che magari sono diventati vecchi senza essere stati mai usati.

Ovviamente, da un certo punto di vista è meglio così, però torno a ripetere che fino a quando noi, come Commissione difesa, non svolgeremo una riflessione approfondita sul concetto stesso di difesa, ci troveremo sempre ad affrontare delle questioni parziali, ognuna delle quali si giustifica in sé, ma impossibili da inserire in un progetto generale e di più ampio respiro. È probabile che non siamo tutti d'accordo sull'idea di difesa, però almeno confrontarci mi sembrerebbe importante.

BERSELLI (AN). Signor Presidente, io invece mi ritengo ampiamente soddisfatto dall'informativa del senatore Forcieri e credo che sia opportuno chiarirsi un po' le idee anche sulle esigenze delle nostre Forze armate.

L'Eurofighter è un aereo tecnologicamente molto avanzato, di quarta generazione, frutto della cooperazione fra l'industria italiana e quelle britanniche, tedesche e spagnole ed è andato a sostituire come caccia alcuni velivoli che obiettivamente erano obsoleti (parlo, ad esempio, degli F-104) e che sostituirà gli F-16 presi in *leasing*. Quest'ultima è stata una scelta non del Governo Berlusconi, ma del precedente Governo, che però noi abbiamo condiviso, perché si è trattato di prendere in *leasing* dei velivoli da mettere in linea prima ancora che potessimo disporre degli Eurofighter.

L'altra linea, quella dei bombardieri, era assicurata da aerei particolarmente vecchi ed obsoleti (AM-X e Tornado), che erano stati utilizzati al massimo delle loro possibilità. Molte polemiche sono sorte, ad esempio, sulla presunta pericolosità degli AM-X, frutto della cooperazione italo-brasiliana: erano aerei vecchi, monomotore, quindi con i limiti propri di questo tipo di velivolo, che hanno fatto però decorosamente la loro parte, e verranno tutti sostituiti dai JSF.

Una prima considerazione da fare è che il merito dell'adesione al programma JSF non è solo dei Governi che hanno preceduto il Governo Berlusconi, ma anche di quest'ultimo. In questo modo ci siamo un po' sprovincializzati, abbiamo rimarcato come la cooperazione della nostra industria non possa essere soltanto europea; certo, deve essere possibilmente europea, ma quando si presentano delle occasioni del genere, in questo caso una cooperazione euro-atlantica, non possiamo perderle. L'industria capofila, la Lockheed Martin, è una grande azienda mondiale e importanti industrie europee, oltre a quella italiana, aderiscono al progetto. Non dimentichiamo che, per quanto riguarda la fase di sviluppo, il Regno Unito ha un impegno pari al doppio di quello dell'Italia, anche se il nostro Paese ha egualmente una partecipazione consistente in rapporto agli altri *partner*.

Si tratta di un programma che vede collegarsi la migliore industria europea con la grande industria americana per realizzare quello che certamente sarà il migliore e più venduto aereo del mondo. Rimanere esclusi dal progetto, pertanto, significa far perdere alla nostra industria un'occasione straordinaria: tale progetto assicurerà *know-how* e tecnologia alla nostra industria, una consistente occupazione – lei, senatrice Brisca Menapace, dovrebbe essere sensibile al riguardo – e porrà i nostri bombardieri in linea con quelli dei maggiori *partner* mondiali. Si tratta pertanto di una grande opportunità, che un paese serio non può trascurare.

Per quanto riguarda il programma Eurofighter, se ci sono delle novità dovremmo parlarne, magari non oggi, ma credo che ciò sia indispensabile; è una richiesta che rivolgo al presidente Zanone. Il sottosegretario Forcieri ha precisato che si tratta di velivoli complementari, ma lo sono fino a un certo punto, perché spesso non esiste una complementarietà economica. Vi

sono, infatti, paesi che avrebbero necessità sia dell'Eurofighter che del JSF, ma non dispongono di risorse finanziarie per accedere ad entrambe le scelte. Sappiamo che l'Eurofighter è nato come caccia, però si è trasformato progressivamente in un aereo multiruolo: il JSF è nato proprio come aereo multiruolo: esso risponde infatti – come ha ricordato il Sottosegretario – alle esigenze dell'Aeronautica e della Marina, ed ha uno spettro di opzioni molto ampio.

Non so se il sottosegretario Forcieri abbia fatto un riferimento voluto oppure abbia commesso un errore, ma i JSF non dovrebbero sostituire gli F-16, perché questi saranno rimpiazzati dagli Eurofighter. Se accettiamo il principio che i JSF sostituiranno gli F-16, la domanda logica che ne consegue è: che cosa ne faremo degli Eurofighter?

**FORCIERI**, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Se l'ho detto, mi sono sbagliato e me ne scuso.

**BERSELLI (AN)**. Lo ha detto, ma le sarà scappato, non è un problema. Il JSF non sostituirà gli F-16 perché questi ultimi saranno sostituiti dall'Eurofighter. Per quanto mi riguarda, mi ritengo soddisfatto della relazione del sottosegretario Forcieri, ma penso sia assolutamente indispensabile discutere anche dell'Eurofighter; bisogna calendarizzare un dibattito sul programma relativo. Credo che la Commissione debba sapere come procede l'*export* di tale velivolo, quanti ne sono stati consegnati e quali caratteristiche avranno, che siano della seconda o della terza *tranche*. Quanti ne acquisteremo alla fine? Vorrei sapere se il programma di prenderne 121 verrà rispettato o meno. Avremo ancora necessità di questi velivoli? E quando verranno consegnati gli ultimi? Sappiamo che i primi esemplari del JSF verranno consegnati fra cinque o sei anni, ma soltanto i primi. Poi le consegne proseguiranno – come ha ricordato il Sottosegretario – fino al 2050, per cui avremo tempo di parlarne.

Al momento ci troviamo nella fase di sviluppo, ma credo che si possa sapere già adesso quanti velivoli serviranno all'Aeronautica e quanti alla Marina; al riguardo la senatrice Brisca Menapace forse non ha torto. Siamo in una fase preliminare, ma conosciamo le nostre esigenze. Con l'occasione mi rivolgo al sottosegretario Forcieri per sottolineare che sarebbe preferibile affrontare anche il discorso relativo agli Atlantic, visto che ogni tanto questo argomento si ripropone: questi velivoli hanno fatto cose straordinarie, perché volano da trent'anni. Credo che sia venuta l'ora di sostituirli, proprio per garantire il fondamentale ruolo svolto dagli Atlantic nell'intercettazione delle imbarcazioni che navigano sul mar Mediterraneo. Siccome questi aerei svolgono una funzione molto importante, credo che si dovrebbe dedicare una seduta della nostra Commissione anche all'Atlantic, oltre che all'Eurofighter.

**PRESIDENTE**. Senatore Berselli, le assicuro che la Presidenza della Commissione ha preso nota della sua richiesta di esame del programma Eurofighter.

PISA (*Ulivo*). Signor Presidente, vorrei avanzare tre brevissime note: una di carattere metodologico, una più tecnica e l'ultima di tipo politico.

Per quanto concerne il primo punto, credo che lei, signor Sottosegretario, nella sua relazione lunga, precisa e caratterizzata da toni assolutamente entusiastici, annunci la decisione del Governo di procedere alla firma del *Memorandum of Understanding*, che rappresenta l'avvio della fase di industrializzazione del velivolo JFS. Il costo previsto per questa fase è di 900 milioni di dollari ed essa costituisce la premessa alla successiva acquisizione del velivolo. Come lei ha sottolineato, l'acquisizione non è automatica, ma ho troppa stima di lei per non pensare che l'avvio della fase di industrializzazione, anche per gli alti costi che comporta, sia la premessa indispensabile per l'acquisto. Sarebbe sorprendente se dopo aver speso circa 2 miliardi di dollari tra la fase di ricerca e sviluppo e quella successiva l'Italia si ritirasse. Credo che per poter esprimere un giudizio complessivo, questa divisione in tante fasi differenti non sia utile.

Sono convinta che il Governo intenda richiedere alle Commissioni parlamentari un voto sul programma definitivo, anche perché lo prevede la legge n. 436 del 1988. La prima fase, quella della ricerca, per un impegno superiore a 1 miliardo, si è esaurita e credo che, prima che il Governo firmi il *Memorandum of Understanding*, sarebbe importante acquisire l'autorizzazione della nostra Commissione, che da parte mia non c'è.

Per quanto riguarda il programma, ne abbiamo discusso molte volte, anche se non in modo così approfondito come in questa seduta. Personalmente ne ho parlato molte volte, non da ultimo quando, nella relazione sulla legge n. 185 del 1990 (mi riferisco alla relazione sulla legge n. 185 dello scorso anno, poiché non abbiamo ancora esaminato quella relativa a quest'anno) feci riferimento alle annotazioni del Ministero delle attività produttive sullo sviluppo del JSF. Il Ministero accennava alla totale mancanza di trasmissione di *know-how* dagli Stati Uniti; i nostri sei ingegneri erano lasciati praticamente all'oscuro di tutto e la loro partecipazione al programma era assolutamente limitata.

Credo che la sua relazione, signor Sottosegretario, sia stata eccessivamente ottimistica circa il trasferimento di tecnologia, perché gli stessi inglesi non più di due mesi fa hanno avuto parecchio da osservare sullo scarsissimo trasferimento di *know-how* relativamente al *software*. Se questo è accaduto per gli inglesi, che da sempre hanno un canale privilegiato con gli Stati Uniti, tanto più riguarderà il nostro Paese.

Ci chiediamo anche se questo impegno duraturo e di spesa consentirà poi gli interventi che pure sono richiesti per la sostituzione dei 18 Atlantic per il pattugliamento marittimo. Inoltre, mi dispiace contraddirla, signor Sottosegretario, ma anche nella sua relazione alla Camera lei ha parlato di sostituzione non solo dei Tornado e degli AV8B, ma anche degli F-16, come diceva prima il collega Berselli, con la cui osservazione concordo anche sul fatto che non si può parlare di sostituzione perché si tratta di aerei che hanno una funzione diversa. Tra l'altro, lei ha molto insistito sul fatto che questa coproduzione investe anche altri paesi europei, ma rileviamo che paesi come Germania, Francia e Spagna, che sono i più vicini

a noi nelle politiche della difesa, non hanno fatto una scelta precisa per la sostituzione dei Tornado e di altri velivoli di attacco al suolo, il che confermerebbe quello che alcuni di noi hanno visto come una sostanziale svolgimento delle scelte militari italiane agli interessi statunitensi.

Tra l'altro, nel corso dell'audizione del Capo dello Stato maggiore dell'Aeronautica sono già intervenuta in merito all'acquisizione dei velivoli C130J e alla scelta di acquisire velivoli Boeing anziché velivoli Airbus. Credo, quindi, che il fatto che il JSF non sarà costruito in Italia, ma soltanto assemblato con pezzi di velivoli realizzati negli Stati Uniti, significhi che non avremo mai il controllo completo, ma dipenderemo sempre dagli Stati Uniti, in modo particolare per il *software*.

Mi permetta poi, signor Sottosegretario, un'osservazione politica che forse avrei preferito fare in altra sede, ma purtroppo le sedi non si trovano e lei mi permetterà di fargliela qui: sorprende che le osservazioni che una parte di questa maggioranza, che è praticamente di un terzo dell'attuale maggioranza al Senato, avanza al Ministro della difesa e a lei, Sottosegretario, non vengano mai prese in considerazione. In particolare mi riferisco, ad esempio, alla discussione, svoltasi durante l'esame della legge finanziaria, sulla riduzione degli investimenti in armamenti, sull'avvio di politiche di riconversione, sulla rinegoziazione delle basi e sulla denuclearizzazione degli ordigni atomici presenti a Ghedi e ad Aviano. C'è un impegno in questo senso nel programma dell'Unione, precisamente a pagina 109, e mi sembra che questa sordità del Governo – ma anche sua, mi permetta di dire, signor Sottosegretario – permanga e si aggravi ogni giorno di più. Mi pare che questo nuoccia all'unità della maggioranza, di cui riteniamo responsabile chi non tiene nel dovuto conto il programma della coalizione.

In merito al JSF, mi preme ricordare che per ora non c'è nessun vincolo di acquistare alcunché, che abbiamo esaurito la fase di ricerca e sviluppo e possiamo tranquillamente non proseguire il programma; da parte mia, invito a non firmare il *Memorandum of Understanding* per non mettere ulteriormente in sofferenza questa maggioranza.

DIVINA (LNP). Signor Presidente, mi trovo in una posizione di estrema libertà di pensiero e di azione, nel senso che partecipo a questa seduta, ascolto la sua relazione, leggo la documentazione e, nel farmi un'idea di quello di cui stiamo parlando, mi pare che la questione sia abbastanza datata: è un progetto che risale alla metà degli anni '90 e si tratta di un progetto anche buono. Se, infatti, la precedente maggioranza, tanto osteggiata da un'opposizione abbastanza acerba e determinata, aveva ottenuto su questo programma industrial-militare l'adesione dell'allora opposizione, probabilmente si trattava di qualcosa di estremamente interessante e complessivamente positivo. Mi stupisce che, a fronte della responsabilità e della serietà nel giudizio da parte dell'opposizione attuale, alla quale appartengo, si registri un certo sfaldamento della maggioranza, che dovrebbe al contrario essere entusiasta di proporre qualcosa su cui già sa che le opposizioni concorderanno.

Ho capito che si tratta di un progetto che procede per fasi, che ci troviamo ancora nella fase di studio e di elaborazione, che arriveranno in seguito le forniture, mi pare che si parli di un lasso di tempo che va dai sette ai dieci anni per le acquisizioni, ma mi pare che stiamo parlando anche di portare in Europa e in Italia un centro di eccellenza mondiale nell'economia e nell'industria militare.

Le devo porre una domanda, perché purtroppo da quanto ho letto e da quanto lei ha relazionato non ho desunto elementi per comprendere bene i termini della questione: poiché si parla di siti, dove verrebbe ubicato tale grande centro?

Inoltre, verranno interessate 12 regioni: potremmo dire che è un progetto molto federalista, nel senso che interessa la gran parte delle regioni, ma a questo punto vorrei sapere quali sono le 8 che verrebbero tagliate fuori dalla realizzazione di questo progetto, dato che lei ha parlato, signor Sottosegretario, di 10.000 nuovi posti di lavoro che questa nuova installazione offrirebbe a regime.

Senza volerla collocare in un'ottica solo ragionieristica o finanziaria, credo che un'operazione economica di investimento e di infrastrutturazione come questa, che si trova ancora nella prima fase, prima ancora della fase di produzione, e già pareggia il bilancio, sia di per sé qualcosa di eccezionale. Infatti, normalmente si fanno progetti e investimenti, prima di tutto in ricerca, confidando che nelle successive fasi della produzione e della commercializzazione si recuperino i costi e si realizzino dei guadagni.

Non comprendo quindi l'ostilità espressa nei loro interventi dalle colleghe che mi hanno preceduto. Non credo sia una cosa così negativa che l'Italia abbia un ruolo nella produzione, nell'elaborazione e soprattutto nello studio informatico di tecnologie militari che, al pari degli Stati Uniti, riguarderanno il velivolo che probabilmente sarà il più venduto in futuro. Se con questo arrivano nuovi posti di lavoro (la sinistra ha sempre chiesto maggior attenzione sul settore dell'occupazione), se tutta l'operazione sarà attuata sostanzialmente a costo zero (perché i costi d'investimento sono ammortizzati), la giudico un'operazione più che positiva; non capisco, al contrario, quali siano le possibili obiezioni e non posso che esprimermi in modo estremamente favorevole.

**RAMPONI (AN).** Signor Presidente, desidero esprimere anch'io la mia soddisfazione per la relazione e per avere appreso del buono sviluppo del programma, e anche la soddisfazione legittima di vedere rispettate certe condizioni che noi ponemmo e che furono il frutto di un intenso lavoro che accompagnò l'approvazione di questo programma quando, nel 2002, fu presentato nella Commissione difesa della Camera, che allora presiedevo. A tale proposito, devo dire che anche allora non si ebbe un parere favorevole generalizzato; nonostante fosse il programma a suo tempo sostenuto dall'onorevole Andreatta, molte componenti dell'allora opposizione furono contrarie, le stesse persone, tuttora critiche, che oggi fanno parte della maggioranza, tanto per essere precisi.

PISA (*Ulivo*). C'è un programma nella nostra coalizione!

RAMPONI (AN). Si è parlato di autonomia tecnologica. Ebbene, signor Sottosegretario, a me sembrano un po' eccessivi gli accenti di soddisfazione da lei ha espresso: cosa si intende per autonomia tecnologica? Dobbiamo essere onesti: se noi partecipiamo al programma per il 4 per cento, è certamente un successo il *work sharing* che lei ha citato, ma questo non è un ritorno di denaro, ma un ritorno di lavoro, perché in realtà gli oltre mille milioni di dollari di commesse hanno un costo anche per chi produce. Per cui non è che rientri tutto quello che si è speso per la ricerca; può essere così in termini monetari, ma poi il prodotto ha dei costi, per cui non si può parlare di pareggio. Tuttavia, è vero che, rispetto a quanto si riteneva in un primo momento, attraverso l'operato lodevole di coloro che fanno parte del programma e del Segretariato generale del Ministero della difesa, si sono ottenuti ottimi ritorni.

L'onorevole Divina ha già chiesto dove verrà collocato questo centro di assemblaggio; vorrei sapere se per caso sarà localizzato a Cameri, dove siete stati costretti a sospendere la dimostrazione del convertiplano, perché certe formazioni politiche che fanno parte della maggioranza hanno minacciato manifestazioni che vi hanno indotto a non presentare il convertiplano, un altro programma molto interessante, partecipato dall'Agusta. Vorrei sapere se il centro del programma sarà ubicato in quella località, perché in quel caso, al di là delle critiche mosse poco fa da due senatrici, vi è proprio un'opposizione di fondo a questo programma che la dice tutta sulla compattezza della vostra compagnie e su come vengono considerate le positive ricadute nel campo del lavoro, pur di sventolare bandiere ideologiche e di contrarietà.

Lei afferma che la partecipazione a questo programma è ben diversa da quella dell'Eurofighter. Certamente lo è: la nostra presenza in questo programma si attesta al 4 per cento, mentre in quell'occasione era del 20-25 per cento; era inoltre un programma realizzato dall'Europa.

È indubbio che avere partecipato a questa iniziativa con gli americani, che hanno un *know-how* e un livello tecnologico molto elevato nel campo dell'Aeronautica, ci ha certamente giovato, ma non si tratta di una novità per la nostra industria aeronautica, perché in realtà abbiamo già realizzato partecipazioni con gli americani in altre attività. Ad esempio, abbiamo già ottenuto apprezzamenti per il livello tecnologico italiano nel campo dell'artiglieria e dell'elicotteristica. Aggiungo che questa partecipazione mi ricorda quanto accadde circa 30-40 anni fa, quando l'Agusta iniziò a produrre elicotteri con la Sikorsky. Inoltre, ciò mi fa doppiamente piacere perché, se riusciamo ad entrare nel meccanismo, non è escluso che si verifichi quello che è successo nel campo dell'elicotteristica dove, come lei sa, per varie ragioni siamo riusciti a conseguire un obiettivo estremamente positivo, ossia a vendere agli americani l'elicottero del Presidente.

A tal proposito, vorrei aggiungere che non è vero che il direttore generale di Finmeccanica, Giorgio Zappa, nel suo intervento in questa sede abbia parlato di un affare. Egli ha affrontato la questione della nostra

struttura industriale, che è molto importante ed interessante; essa costituisce una delle poche aree in cui siamo tecnologicamente avanzati, direi all'avanguardia, ha moltissimo *dual use* e ha ripercussioni nei confronti di tutta l'industria nazionale. Tuttavia, bisogna capire che non può esistere una politica di difesa senza una presenza industriale, altrimenti cosa vogliamo fare? Vogliamo forse comprare i sistemi di difesa al di fuori del nostro Paese? Non ho capito le intenzioni di chi ha criticato questo programma: intendete forse dire che non dobbiamo avere nessun sistema di difesa?

**BRISCA MENAPACE (RC-SE).** Esiste l'articolo 11 della nostra Costituzione!

**RAMPONI (AN).** Le alternative sono queste, non so cosa andiate cercando. Se volete le Forze armate, bisogna avere le armi e se le costruiamo noi è molto meglio che comprarle da altri. Quali altre alternative vedete, un comitato per la pace?

**BERSELLI (AN).** Forze disarmate?

**BRISCA MENAPACE (RC-SE).** Anche, lo abbiamo visto...

**RAMPONI (AN).** Condivido inoltre la richiesta avanzata dal senatore Berselli perché il Governo fornisca informazioni in merito all'aggiornamento del programma Eurofighter; ma a questo punto auspico che ciò avvenga anche per gli altri programmi in occasione di passaggi significativi. Non capisco infatti per quali ragioni ciò debba essere fatto per l'Eurofighter e non per l'NH90, l'EH101 o per le fregate, ad esempio.

Desidero altresì conoscere la situazione in termini di approvazione del MoU da parte degli altri *partner*. Ho infatti l'impressione che ancora una volta siamo buoni ultimi in ambito europeo, quindi a tale proposito ritengo che non occorra nessun altro passaggio di approvazione in Commissione, come qualcuno ha proposto, dato che il programma è già stato approvato.

Concludo dicendo che, se un terzo della maggioranza è contrario a questa, come ad altre iniziative, non ha altra scelta: se ha dignità, si ritiri dal Governo. È inutile che continui a criticare, ma poi rimanga al suo interno.

**VILLECCO CALIPARI (Ulivo).** Signor Presidente, signor Sottosegretario, vorrei per chiarezza riepilogare alcuni punti della questione. Per alcuni aspetti, sembra che in questo programma ci siano delle priorità da considerare sul piano strategico. Il programma, tra l'altro, ha una prima e una seconda fase ed è stato già approvato nel 2002, quindi oggi non siamo chiamati ad approvarlo. Da quanto ho capito, questo programma si limiterebbe alla prima fase, quindi l'acquisto del JFS avverrebbe dopo il 2014.

A questo riguardo vorrei avanzare un'osservazione: effettivamente quando si prevedono dei programmi strategici, bisognerebbe quantificare i loro costi finali, anche tenendo conto delle variabili economiche e monetarie, alcune delle quali sono volute e guidate. Infatti, ritirarci – su questo punto concordo con alcuni colleghi – dopo aver sviluppato due fasi, con un investimento per il nostro Paese di due miliardi di euro, mi sembrerebbe una follia: saremmo in un vicolo cieco da cui non sarebbe possibile tornare indietro. Credo che sia indispensabile poter valutare i costi effettivi dei 131 velivoli; tra l'altro, mi sembra che il Sottosegretario abbia detto che un nostro ritiro dalla partecipazione al programma inciderebbe negativamente sull'eventuale fase successiva, quella dell'acquisto da parte nostra dei velivoli. La quantificazione di tutti questi aspetti è necessaria.

L'altro punto della nostra discussione su cui mi è parso di registrare posizioni diverse è che l'Eurofighter è un velivolo di tipo complementare; si tratta cioè di un aereo tattico – se non ho capito male – utilizzato nella cosiddetta tattica di proiezione.

RAMPONI (AN). No, l'Eurofighter è un intercettore, mentre il JSF è un bombardiere.

VILLECCO CALIPARI (*Ulivo*). E allora dovremmo prevedere l'acquisizione di un nuovo velivolo, che risponda comunque a questa logica, in sostituzione dell'Eurofighter, perché dobbiamo avere un velivolo tattico e uno d'attacco.

BERSELLI (AN). Uno è un bombardiere e l'altro un caccia. Nascono con esigenze diverse.

VILLECCO CALIPARI (*Ulivo*). Un'altra cosa che mi risulta chiara dall'esposizione del Sottosegretario è che sul piano strategico è importante conservare ed incrementare le nostre capacità tecnologiche ed industriali in un settore ad alta tecnologia, dove, tra l'altro, abbiamo indirizzato rilevanti investimenti pubblici; ciò risulterebbe compromesso se non si avvisasse un nuovo programma avanzato.

Noi abbiamo fatto una serie di investimenti tecnologici che orientativamente prevedono un grosso investimento in mezzi aerei, circa 1.360 milioni di euro, più circa 200 milioni di euro in sistemi satellitari, quindi di controllo; nel contempo abbiamo tagliato, o comunque mantenuto ad un livello basso, le risorse previste per la gestione dell'esercizio. Ora, mi ha colpito sentire il Capo di Stato maggiore dell'Esercito annunciare una prossima riduzione del 15 per cento degli arruolamenti volontari, perché il tal modo si va ad incidere sulla componente più giovane dei nostri militari, quella che poi sul piano operativo utilizziamo nelle missioni internazionali di pace.

Allora, capisco che una delle ragioni per partecipare al programma JSF sia l'adeguamento agli interessi del nostro complesso militar-industriale; l'altra, come il Sottosegretario ha specificato, è relativa all'indotto

economico che ne deriverà. In più, vi sarebbe una capacità del nostro Paese di diventare addirittura volano nel progetto JSF sul piano dell'europeizzazione, nel caso – questa è anche una domanda che le rivolgo, signor Sottosegretario – che ci sia una FAQ italiana che abbia ovviamente tutte le condizioni di sicurezza e di riservatezza, perché stiamo costruendo un caccia da guerra e quindi queste saranno le condizioni che ci porranno il *prime contractor*, cioè la Lockheed Martin, e soprattutto il nostro alleato statunitense.

Mi sorge allora un'altra domanda di fondo. Noi abbiamo sentito nelle audizioni precedenti i Capi di Stato maggiore e dai giornali abbiamo appreso dell'esistenza di un comitato che sta lavorando all'elaborazione di un nuovo modello di difesa. Mi auguro che questo modello sarà basato innanzi tutto su degli obiettivi, perché i modelli si costruiscono in base agli obiettivi e alle priorità. A tale proposito, ritengo che l'indirizzo per decidere quali siano le priorità e gli obiettivi sia esclusivamente politico; le ragioni tecniche sono secondarie, e comunque subalterne alle decisioni d'indirizzo politico sul modello che si vuole costruire. Comunque mi pare che questo modello preveda un dominio tecnologico aereo a discapito dell'operatività sul terreno, quindi dell'Esercito: vorrei un chiarimento al riguardo. Non si creeranno delle difficoltà a partecipare, per esempio, ad operazioni in altri contesti, in altri paesi, a quel punto al di fuori del comando USA o NATO?

Ancora: se sceglieremo la riduzione dell'Esercito, ciò potrà incidere sulla costituzione di un esercito europeo, e quindi di un altro polo mondiale che ripristini un tendenziale equilibrio sulle situazioni di pace o di guerra, per quanto riguarda il destino del mondo?

Altra domanda: vorrei sapere se Danimarca e Norvegia hanno già ratificato il *Memorandum*. Hanno ratificato l'accordo per quanto riguarda la seconda fase?

Forse è il caso che a questo punto ci si chieda se scelte come questa siano funzionali ad un modello che è stato deciso negli anni Novanta. Lo scenario strategico internazionale è completamente cambiato dal 2001, e allora mi chiedo cosa stiamo facendo. Mi pare che stiamo procedendo sulla base di uno scenario precedente al 2001, perché queste scelte sono state fatte precedentemente.

PRESIDENTE. Invito i colleghi a contenere i tempi dei loro interventi, nell'imminenza dell'inizio dei lavori dell'Aula, per consentire al Sottosegretario di replicare brevemente.

NIEDDU (*Ulivo*). Signor Presidente, sarò breve, tenuto anche conto dei problemi di orario che lei ha appena ricordato.

Siamo davanti ad un programma non dissimile da altri, che per loro natura hanno una programmazione di media e lunga durata; scelte che sono state fatte, come in questo caso, nel 1996 presuppongono poi una effettiva disponibilità del mezzo a distanza di 25 anni. Voglio ricordare questo dato perché, per quanto riguarda le esigenze di difesa dello spazio ae-

reo nazionale, siamo in una situazione per la quale – credo sia un caso unico – abbiamo dovuto prendere in affitto degli aerei per assolvere ad una fondamentale esigenza di sicurezza.

Perché questo è avvenuto? Perché evidentemente gli F-104 sono stati spremuti fino allo stremo nella loro funzione di intercettori, e quindi di strumento fondamentale per la difesa dello spazio aereo nazionale. Ma ciò significa che a suo tempo non sono state fatte le scelte giuste perché, con la fine dell'utilizzo degli F-104, ci fosse una alternativa già definita.

Questa alternativa è oggi l'Eurofighter, che però arriva ad essere messo in linea con un ritardo che ci ha costretto ad utilizzare gli F-16. Dal che deduco che nella programmazione di strumenti sostitutivi dell'F-104 qualcosa non è andato per il verso giusto. Ciò può essere dipeso solo da noi o dal fatto che non si sono messe insieme le sinergie necessarie a sviluppare un programma di tale impegno economico che necessitava di una cooperazione internazionale?

Vorrei sottolineare che, se possibile, una situazione del genere non dovrebbe ripetersi in futuro. Abbiamo in linea i Tornado, gli AM-X e gli Harrier imbarcati su portaerei. Non vorrei che succedesse quanto avvenuto con l'F-104, che non si è stati in grado di sostituire rapidamente una volta completata la loro fase di utilizzo.

Vorrei far presente che gli Harrier non sono neanche più in produzione. Per quanto ricordo, siamo stati gli ultimi ad acquistare l'ultimo *stock* disponibile, e l'abbiamo acquistato – a quanto ho saputo – ad un prezzo a suo tempo molto conveniente. Stiamo costruendo una nuova Garibaldi, che si chiama Cavour; credo sarebbe assolutamente inconcepibile e assurdo avere una portaerei senza i relativi velivoli. Sappiamo che si tratta di una cosiddetta miniportaerei, per cui gli aerei da imbarcare devono essere di un certo tipo.

L'AM-X presenta i problemi richiamati dal collega Berselli, ma secondo taluni molti di più; si tratta di un aereo assolutamente superato, per quanto ancora utilizzato, in considerazione del fatto che è costato impegno e risorse. Il Tornado deve essere periodicamente revampizzato per quanto riguarda l'elettronica e per altri aspetti, altrimenti non sarebbe più utilizzabile ed interoperabile con il sistema delle nostre alleanze. Pertanto, la necessità di arrivare in questo settore a decisioni tempestive è stata a suo tempo giustamente posta dal ministro Andreatta nel 1996. Lo stesso problema si pone per l'Atlantic, ma non voglio dilungarmi al riguardo. Ritengo quindi che la scelta operata a suo tempo non possa essere rimessa in discussione dalla definizione di un nuovo modello di difesa. Magari, si potrà porre un margine di verifica in proposito.

Quando a fine aprile avremo il nuovo modello di difesa, che su indicazione del Ministro la commissione interforze sta definendo, potremo ritornare sull'argomento, ma ritengo che, per le ragioni espresse, avremo bisogno ad ogni modo di un velivolo di quella natura. Gli aerei che coprono quello spettro di operatività delle Forze armate sono tutti e tre destinati, da qui a dieci anni, ad essere messi fuori linea. Forse il Tornado durerà qualche anno in più, ma poco cambia se saranno quindici anni invece di dieci.

Pertanto, con poche risorse, il 4 per cento, entriamo nell'ultima generazione del vettore aereo; penso che sia un tipo di scelta che, al di là del modello, troverà un riscontro positivo. In ogni caso, se così non fosse, vedremo quando sarà disponibile il nuovo modello. Se ragioniamo in termini di buonsenso, considerando nel concreto tutti gli aspetti della questione, e se liberiamo i nostri ragionamenti da convinzioni di carattere ideologico, credo che potremo concordare sul fatto che tale programma comporti significative ricadute sul piano industriale, sul piano tecnologico e sul piano occupazionale.

L'esperienza mostra che quando l'industria nazionale è stata coinvolta nei settori a tecnologia più avanzata – e spesso si tratta di tecnologia che ha ricadute *dual use* – il nostro Paese ne ha tratto grandi vantaggi. L'esempio degli elicotteri, a cui ha fatto riferimento il collega Ramponi, ce ne fornisce l'esempio. Se invece si avanzano ragionamenti di carattere ideologico e si è contro le armi in generale, quindi a favore del disarmo...

BRISCA MENAPACE (*RC-SE*). Nessuno lo ha detto.

PISA (*Ulivo*). Non è di questo che abbiamo parlato.

NIEDDU (*Ulivo*). L'ho detto solo come ipotesi di ragionamento. Se facessimo considerazioni sulla base di un presupposto del genere, allora cambiano completamente i termini della questione. Siccome trovo conferma che così non è, resta da chiarire il problema ricordato dalla collega Villeco: il nuovo modello di difesa porta ad un ripensamento dell'esigenza – la definisco un'esigenza e non un programma, o un progetto – che il nostro Paese abbia questo tipo di vettore? Se non c'è un ripensamento al riguardo, credo che sarebbe folle buttare via le risorse già spese dal nostro Paese e sarebbe ancora più grave dover ripartire da zero, sapendo che si tratta di programmi a medio e lungo termine. Ripartire oggi con un nuovo programma, quand'anche vi fosse, significherebbe avere la disponibilità di un tale vettore tra 20 o 25 anni e aver buttato dieci anni in un programma a cui abbiamo preso parte.

FORCIERI, sottosegretario di Stato per la difesa. Vorrei ringraziare il Presidente e i membri della Commissione per il contributo fornito alla discussione. Su alcune considerazioni svolte vorrei avanzare delle osservazioni. Naturalmente, se non mi rivolgo a tutti i senatori, è solo perché ho condiviso alcuni valutazioni, quindi mi limiterò a rispondere alle considerazioni critiche rispetto alla proposta avanzata di procedere nella direzione che il nostro Paese, già nel 1998 e successivamente nel 2002, ha imboccato.

Ho sottolineato molto i ritorni di carattere industriale, ma ho precisato in premessa che tale scelta corrisponde in primo luogo a un'esigenza tecnico-operativa delle nostre Forze armate. Non facciamo gli aerei solo perché c'è un bisogno industriale; partecipiamo a questo programma perché ciò corrisponde ad una scelta strategica delle nostre Forze armate.

Questa scelta corrisponde alle esigenze di operatività delle nostre Forze armate nell'espletamento delle funzioni che sono loro assegnate dalla Costituzione, dal mandato parlamentare, dalla partecipazione alle organizzazioni internazionali e dalle collaborazioni e missioni internazionali a cui noi, nel pieno rispetto dell'articolo 11 della nostra Costituzione, partecipiamo.

Naturalmente, questa scelta non era obbligatoria: avremmo anche potuto scegliere di acquistare, quando fosse venuto il momento, valutando le offerte sul mercato, i velivoli disponibili. Avendo bisogno, però, di questo tipo di velivoli, si imponeva una scelta: o partecipare, come abbiamo scelto di fare, ad un progetto industriale con una quota non eccessiva, ma comunque significativa, del 4 per cento; oppure non partecipare ad alcun programma e comprare tali velivoli sul mercato, nel momento in cui ve ne fosse stato bisogno. Credo che questa sarebbe stata una scelta sbagliata, ci sarebbe costata di più, perché il consorzio di paesi che produce questo aereo ha anche previsto che i prezzi – di cui poi dirò – nei confronti dei paesi che hanno partecipato al programma saranno di un tipo, mentre per quelli che non vi hanno partecipato saranno maggiorati dalle *royalty* che consentiranno, in caso di successo commerciale, di avere anche un ritorno rispetto agli investimenti fatti, non solo in termini industriali, ma anche in termini economici e finanziari.

Se avessimo deciso di non aderire al programma, quindi, ci saremmo trovati di fronte ad una scelta più onerosa e senza alcun ritorno di carattere industriale; credo perciò che sia stata positiva l'intuizione dell'allora ministro Andreatta nel Governo di centro-sinistra nel 1998, confermata poi dal Governo Berlusconi nel 2002, di andare avanti su questa strada.

In merito ai ritorni industriali, si è parlato di trasmissione di *know-how* tecnologico; non vi ho messo eccessiva enfasi, e se lo ho fatto chiedo scusa, ma non si può parlare di totale mancanza di trasmissione di *know-how*, come ha fatto la senatrice Pisa. Quanto agli inglesi, va detto che essi, come noi, nei mesi precedenti alla definizione degli accordi hanno fatto valere il loro peso, come abbiamo fatto noi, e il risultato a cui siamo giunti è un risultato che ci pone sullo stesso piano degli inglesi. Senza entrare nel dettaglio, vorrei essere chiaro su questo: c'è un nucleo che riguarda la tecnologia *stealth*, su cui ci sono ancora delle riserve da parte americana, ma sul resto ci sono delle posizioni di trasmissione di tecnologia come in passato non si erano mai avute.

Per quanto riguarda le posizioni di paesi come la Francia, la Spagna e la Germania, va detto che la Francia è un caso a sé: ha prodotto un suo caccia, il Dassault Rafale, che le è costato moltissimo e oggi cerca di piazzarlo sul mercato; quindi è chiaro che non veda di buon occhio altri tipi di operazioni. La Spagna ha fatto una richiesta di informazione, quindi ha espresso interesse verso il programma, mentre la Germania ha ancora una propensione verso l'Eurofighter, ma prenderà presto una decisione.

Più in generale, però, sul modello di difesa e sulle spese per gli armamenti, dobbiamo dire che se la riduzione delle spese per gli armamenti fosse di sinistra, il Governo più di sinistra che abbiamo avuto in questi

anni sarebbe il Governo Berlusconi, perché è quello che ha fatto in questo senso i tagli maggiori: consentitemi la battuta.

Noi abbiamo invece reintrodotto nell'ultima finanziaria le risorse per poter mantenere gli impegni internazionali che ci eravamo assunti, e abbiamo anche integrato le spese d'esercizio, in maniera non sufficiente, tuttavia, per coprire tutti i tagli attuati precedentemente.

La invito però ad osservare, senatrice Villecco, che si tratta di due piani diversi: nell'organizzazione di un bilancio dello Stato, come in quello di un'azienda o di una famiglia, un conto sono le spese di investimento, un conto sono le spese di esercizio; con le spese di investimento si provvede alla dotazione di strumenti e di attrezzature che hanno un ammortamento nel tempo, mentre le spese di esercizio si riferiscono ai singoli esercizi annuali.

In questa finanziaria, chiaramente, ci siamo trovati a dover privilegiare dei progetti di respiro strategico che hanno una durata nel tempo di decine di anni, sulla base di impegni presi dal nostro Paese. Sottrarvisi significherebbe accumulare passività per penali, interessi, ulteriori costi di quote annuali.

Sull'esercizio finanziario pesa molto una scelta politica di questo Governo, che è stata l'accantonamento del 20 per cento delle spese cosiddette intermedie, che vanno ad incidere sulla difesa, in particolare sulla questione del reclutamento. Si tratta di una scelta che abbiamo cercato di contrastare come Ministero della difesa; è pur vero che è stata attuata per tutti i Ministeri ed ha provocato innumerevoli proteste, ma si è mantenuta. Ci auguriamo, trattandosi di cifre accantonate e non di cifre tagliate, che questi accantonamenti, visto il probabile miglioramento della situazione economica ed anche dei conti pubblici, possano trovare in corso d'anno una rimodulazione e possano ridare anche all'esercizio le risorse necessarie.

Non c'è dubbio, però, che gli investimenti di lungo periodo che stiamo facendo vadano nel senso di un modello di difesa più snello, che consente di fare fronte ai compiti a cui siamo tenuti come Paese in base alle risorse di cui disponiamo. Ad esempio, stiamo investendo nelle navi, nelle FREMM; e se oggi una fregata ha bisogno di 150 uomini di equipaggio, quelle di nuova generazione ne richiederanno 115 o 120, perché la maggiore tecnologia sopperisce al fabbisogno di personale.

Se, come da programma, riuscissimo a sostituire 260 velivoli con 100 nel corso di 10-20 anni (questi, infatti, sono i tempi richiesti, come giustamente mi faceva notare il vice segretario generale della Difesa, generale Pollice), si determinerebbe un consistente risparmio nei costi di manutenzione e di personale.

Credo, quindi, che proseguendo questo programma sia chiaro che si fanno anche dei passi verso la decisione dell'acquisto; ma già nel 2002 si ipotizzava l'acquisto, perché è chiaro che abbiamo scelto di passare all'ammodernamento della nostra flotta non attraverso l'acquisto sul mercato di un prodotto qualunque, ma attraverso la partecipazione ad un programma.

Anche la Danimarca e la Norvegia hanno deliberato per l'adesione al MoU. La Norvegia dovrebbe firmare proprio oggi e la Danimarca nella prossima settimana, più o meno quando firmeremo anche noi. Abbiamo ritenuto assolutamente indispensabile questo passaggio parlamentare prima di procedere alla firma dell'ulteriore fase di sviluppo.

Desidero anche ribadire che l'impegno finanziario per questa legislatura, che è poi il nostro orizzonte temporale, è di circa 158 milioni di euro, non di un miliardo; se anche alla fine della legislatura venisse il momento di scegliere di uscire dal programma, avremmo impegnato dai 100 ai 150 milioni di euro, al massimo 158. L'entità della cifra che ho detto è fissa, predeterminata e viene distribuita fino al 2046. Ritengo quindi che ci siano tutte le condizioni per superare eventuali perplessità.

Inoltre, credo che sia molto importante poter realizzare in Italia quella linea di assemblaggio finale e farla diventare un centro di manutenzione. Il programma European Fighter Aircraft (EFA) si sta esaurendo; su di esso sono impegnati migliaia di lavoratori (ingegneri, tecnici, eccetera) che, in assenza di alternative, avrebbero grosse difficoltà. Insieme a nuove figure professionali già assunte, parteciperanno a questo tipo di programma. La realizzazione di tale centro di assemblaggio va fatta in un sito che offre tutte le garanzie di sicurezza.

DIVINA (*LNP*). Tale zona non è ancora stata individuata?

FORCIERI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. L'ipotesi di Cameri – di cui si è parlato – può essere presa in considerazione; naturalmente ce ne possono essere altre, ma quella è già stata valutata. Mi auguro che, non trattandosi di un insediamento straniero, né di una presenza di tipo militare, ma di una fabbrica industriale dove lavoreranno ingegneri, tecnici e maestranze italiane in un progetto così importante, possa non trovare quelle opposizioni che si sono in passato registrate.

Desidero esprimere il mio ringraziamento nei confronti della Commissione; se avessimo avuto a disposizione più tempo, avremmo avuto modo di sviluppare in maniera migliore le nostre argomentazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Forcieri per i chiarimenti forniti; mi dispiace che l'urgenza dei nostri lavori abbia abbreviato i termini della sua replica, che era comunque utile portare a termine prima della firma cui si accinge il Governo.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

*I lavori terminano alle ore 16,45.*



€ 1,00