

## 421<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 10 LUGLIO 1998

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE,  
indi del presidente MANCINO

#### INDICE

CONGEDI E MISSIONI . . . . .	Pag. 3	MELONI ( <i>Misto</i> ) . . . . .	Pag. 65
<b>INTERROGAZIONI</b>		MONTELEONE ( <i>AN</i> ) . . . . .	67
<b>Svolgimento di interrogazioni sulla situazione degli incendi boschivi:</b>		PAROLA ( <i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i> ) . . . . .	69
* BARBERI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>	24	<b>ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 14 LUGLIO 1998</b> . . . . .	72
MULAS ( <i>AN</i> ) . . . . .	46	<i>ALLEGATO</i>	
* BORNACIN ( <i>AN</i> ) . . . . .	49	<b>INTERVENTI</b>	
MANFREDI ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	52	Tabelle allegate alla risposta del Sottosegretario Barberi alle interrogazioni sulla situazione, degli incendi boschivi . . . . .	73
GIORGIANNI ( <i>Rin. Ital. e Ind.</i> ) . . . . .	55		
MANCA ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	57		
MEDURI ( <i>AN</i> ) . . . . .	58		
DE LUCA Athos ( <i>Verdi-L'Ulivo</i> ) . . . . .	60		
* SALVATO ( <i>Rifond. Com.-Progr.</i> ) . . . . .	63		

**GRUPPI PARLAMENTARI**

Ufficio di Presidenza . . . . . Pag. 75

**INSINDACABILITÀ**

Presentazione di relazioni su richieste di deliberazione provenienti dal parlamentare interessato . . . . . 75

**DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione . . . . . 75

Assegnazione . . . . . 76

Presentazione del testo degli articoli . . . . . 77

Rimessione all'Assemblea . . . . . 77

**GOVERNO**

Richieste di parere su documenti . . . . . Pag. 78

Trasmissione di documenti . . . . . 78

**MOZIONI E INTERROGAZIONI**

Apposizione di nuove firme a mozioni e ad interrogazioni . . . . . 79

Annunzio di interrogazioni . . . . . 79

---

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

## Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9*).

Si dia lettura del processo verbale.

**Inizio seduta  
ore 9**

MEDURI *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bo, Bobbio, Borroni, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, De Martino Francesco, Di Pietro, Fanfani, Lauria Michele, Leone, Loreto, Manconi, Mazzuca Poggiolini, Occhipinti, Palumbo, Pappalardo, Pasquini, Sartori, Smuraglia, Taviani, Toia, Valiani, Viserta Costantini, Zecchino.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Bonatesta, Bucci, Conte, De Zulueta e Duva per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OCSE); Speroni per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Calvi, Centaro, Cirami, Curto, Del Turco, Diana Lorenzo, Figurelli, Firrarello, Florino, Lombardi Satriani, Misserville, Novi, Pettinato e Russo Spina per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Svolgimento  
interr. incendi  
ore 9,06

### **Svolgimento di interrogazioni sulla situazione degli incendi boschivi**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni sulla situazione degli incendi boschivi:

CAMPUS, MULAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dell'ambiente.* – Premesso:

che con l'arrivo della stagione estiva si ripropone per la Sardegna il problema degli incendi in maniera considerevole;

che le previsioni meteorologiche diramate da fonti ufficiali preannunciano un clima particolarmente caldo, con condizioni ottimali per lo sviluppo di focolai;

che la Sardegna è già in fiamme e si contano le prime vittime del fuoco;

che, come ogni anno, da sempre, la regione sarda è impreparata, impotente e incapace a fronteggiare uno dei principali, atavici nemici del territorio;

che per le operazioni antincendio sono stati impegnati gli aerei G222 di stanza nell'aeroporto di Pisa, arrivati sui luoghi delle operazioni antincendio con molte ore di ritardo dall'allertamento;

che i due velivoli Canadair di stanza ad Alghero non sono utilizzabili perchè troppo vecchi e sempre in avaria;

che 8 Canadair 415, dell'ultima generazione, sostano nell'aeroporto di Ciampino in attesa della definizione delle clausole contrattuali tra la società che li gestisce e il Ministero;

che il nuovissimo elicottero americano Sikorsky, prodotto dalla Erickson Air Crane, che può caricare 9 tonnellate di acqua in 45 secondi e con capacità di frazionamento in fase di lancio, non può essere utilizzato in base al disposto del decreto del Ministro dei trasporti n. 421 del 1995, che impone la certificazione europea Jar 29 per operare in Italia nel lavoro aereo,

gli interroganti chiedono di sapere:

quale volontà politica animi realmente il Governo, che dimostra di disinteressarsi della protezione dei cittadini e del territorio sardo;

quali iniziative si intenda adottare per rimuovere gli ostacoli burocratici in una situazione di estrema emergenza.

(3-02061)

MONTICONE, ROBOL. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che agli inizi della stagione estiva si profila il ricorrente pericolo di incendi boschivi;

che giustamente i Ministeri interessati e il Dipartimento della protezione civile hanno di recente – in occasione del disastro idrogeologico in

Campania – orientato l'azione della pubblica amministrazione verso la prevenzione delle calamità naturali ed ambientali;

che il Governo, per asserite ragioni di economia, non aveva rinnovato la concessione del servizio aereo antincendi boschivi alla società SISAM, che sino ad allora lo aveva esercitato con mezzi e personale adeguati;

che sempre il Governo, per bocca del sottosegretario professor Barberi, nella sua replica ad interrogazioni parlamentari nella seduta del Senato del 24 aprile 1998, ha dato assicurazioni in merito al completamento, entro il 21 maggio 1998, della preparazione dei mezzi e dei piloti per iniziare l'attività di volo degli aerei antincendio secondo il nuovo contratto con la società SOREM,

si chiede di sapere:

se i Canadair antincendio e gli equipaggi forniti dalla nuova società affidataria siano pronti per l'uso e se siano in possesso di tutti i requisiti richiesti dalle autorità aeronautiche per lo specifico servizio;

se la scelta operata con trattativa privata con la SOREM risulti oggi realmente vantaggiosa, rispetto alla gestione precedente della società SISAM, non sotto il mero profilo economico, bensì in rapporto alla qualità, quantità, sicurezza ed efficacia di un servizio ad elevato rischio, alta specializzazione e di decisiva importanza per il paese;

se non sia preferibile un intervento pubblico meno preoccupato del risparmio con ricorso alla concorrenza di mercato e più in coerenza con la opportuna politica di prevenzione e di tempestività sinora seguita in questo settore;

quali eventuali provvedimenti il Governo intenderebbe assumere ove le prestazioni previste dal contratto con la società affidataria non fossero sufficienti o non corrispondessero alle urgenti ed esigenti finalità della lotta contro gli incendi boschivi su tutto il territorio nazionale.

(3-02063)

*BORNACIN. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, per le politiche agricole e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:*

che il fenomeno degli incendi boschivi è in pieno e preoccupante svolgimento mettendo gravemente a rischio, oltre che l'integrità del patrimonio ed in particolare di quello boschivo, l'incolumità delle persone, essendo notizia di questi ultimi giorni la morte di due persone il 28 e il 30 giugno 1998;

che in data 24 aprile 1998 in sede di dibattito parlamentare al Senato, nell'ambito dello svolgimento di interrogazioni in materia di incendi, il sottosegretario professor Barberi, con riferimento alla gestione degli aerei Canadair affidata alla SOREM srl affidataria diretta per trattativa privata del servizio antincendio boschivo, ha fornito risposte, oltre che non esaurienti ed in più punti lacunose, ormai superate (in punto di fatto) dagli eventi;

che in particolare le informazioni fornite necessitano di un aggiornamento con riferimento alla esistenza o meno, ad oggi, di un efficiente servizio antincendio boschivo di tutela delle persone, della natura e del patrimonio di competenza del Dipartimento della protezione civile;

che il professor Barberi, in risposta ad alcune interpellanze presentate alla Camera dei deputati in merito all'affidamento della gestione dei Canadair, in data 11 febbraio 1998 ha dichiarato: «... è prevista una operatività totale della società aggiudicataria entro 90 giorni dall'affidamento degli aerei ... Il 22 gennaio 1998 sono stati consegnati alla SOREM cinque Canadair, poichè uno al momento non è operativo. Pertanto è da quella data che decorrono i 90 giorni menzionati»;

che il contratto stipulato dal Dipartimento con la SOREM risulta solo parzialmente operativo dal momento che di sei aeromobili solo tre possono essere utilizzati e di questi tre solo uno ha allo stato l'equipaggio al completo;

che tre aeromobili sono inutilizzabili in quanto necessitano di quegli interventi di manutenzione ai quali la società non ha provveduto fin dalla consegna in data 22 gennaio 1998;

che inoltre la SOREM non ha provveduto al rischieramento previsto per la campagna estiva (presso le basi del Mezzogiorno) in esecuzione della direttiva del Dipartimento della protezione civile, operando solo da/a Ciampino;

che questa situazione di inadempienza pone in pericolo la tempestività e l'efficacia degli interventi antincendio e procura un danno irreparabile per la perdita di vite umane, oltre che in termini di costi economici;

che il Dipartimento, per far fronte agli incendi degli ultimi giorni, ha dovuto più di una volta chiedere l'intervento della SISAM (come in Liguria ed in Sardegna), società del gruppo Alitalia, affidataria del servizio antincendio anche da parte della protezione civile nel decennio 1987-1997, il cui contratto con il Ministero per le politiche agricole (l'unico operante dopo l'affidamento della Protezione civile alla SOREM) è ormai prossimo alla scadenza (12 luglio 1998);

che l'assoluta incapacità tecnica della SOREM ad assumere l'incarico affidatole dal Dipartimento è ormai conclamata per i fatti esposti ed integra gli estremi di inadempienza grave verso la convenzione con la Protezione civile, vieppiù in considerazione della mancata attivazione di un servizio pubblico di essenziale rilievo per l'incolumità generale;

che tale grave inadempienza ha già provocato ingenti danni erariali sotto molteplici profili quali:

a) l'impiego sostitutivo di altri apparecchi resosi necessario in occasione di incendi, malgrado il considerevole investimento operato dalla Protezione civile con l'acquisto di otto Canadair;

b) la mancata manutenzione degli apparecchi affidati alla SOREM, che ha generato il costo aggiuntivo per il recupero dell'efficienza dei Canadair;

c) l'utilizzo di personale di volo non abilitato agli interventi sul fuoco ed assunto con stipendi macroscopicamente superiori rispetto a quelli corrisposti ai piloti italiani;

d) la scarsa tempestività di alcuni interventi dovuti all'operatività limitata a Ciampino che, oltre ad aggravare il danno sofferto dal patrimonio boschivo, si è tradotta in ulteriori costi per i tempi morti di trasferimento dei velivoli,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che solo tre dei sei aeromobili CL-415 consegnati dal Dipartimento della protezione civile alla SOREM, affidataria diretta per trattativa privata del servizio antincendio boschivo, sono allo stato utilizzabili;

se corrisponda al vero che i motori dei tre aeromobili inutilizzabili sono stati inviati all'estero per quella manutenzione alla quale la società avrebbe dovuto provvedere fin dalla consegna dei veicoli avvenuta in data 22 gennaio 1998;

se corrisponda al vero che solo uno dei tre aeromobili CL-415 operativi ha allo stato l'equipaggio al completo per l'espletamento del servizio;

se corrisponda al vero che la SOREM non ha un numero sufficiente di piloti qualificati per l'aeromobile CL-415 e abilitati sul fuoco per l'espletamento del servizio affidatole e non ha ancora completato l'addestramento di tutti i piloti attualmente alle proprie dipendenze, molti dei quali non italiani, assunti ad un costo superiore di oltre il 50 per cento rispetto agli stipendi corrisposti ai piloti italiani con medesima qualifica;

se siano state adottate misure per il controllo del rispetto dei criteri di selezione indicati dalle disposizioni relative all'attività addestrativa ed operativa emesse da Civilavia con protocollo n. 41/2060/M/3, soprattutto con riferimento ai requisiti per accedere alla qualifica di comandante e copilota su Canadair CL-215 e CL-415 e cosiddetto «Water Bomber»;

se il tipo di attività che è autorizzata a svolgere la Air Columbia srl – cui la SOREM ha affidato l'addestramento dei propri piloti (cfr. relazione del professor Barberi dell'11 febbraio 1998) – risulti congruo rispetto all'impiego istituzionalmente previsto per i Canadair, ed in particolare se la struttura addestrativa adottata dalla medesima sia conforme alle disposizioni Civilavia;

se la SOREM, allo stato, sia in possesso di tutte le necessarie licenze, qualifiche e certificazioni per l'espletamento del suddetto servizio;

se corrisponda al vero che la SOREM non è in grado di provvedere al rischieramento degli aerei (vale a dire la loro distribuzione sugli aeroporti nazionali siti nelle zone maggiormente a rischio d'incendio, nel Mezzogiorno, Sicilia e Sardegna, d'estate, e Liguria, Piemonte e Lombardia d'inverno) previsto per la campagna estiva in esecuzione della direttiva del Dipartimento della protezione civile, considerato che detta società è attualmente e parzialmente autorizzata ad operare soltanto da e verso l'aeroporto di Ciampino;

se corrisponda al vero che il Dipartimento della protezione civile, per far fronte agli incendi degli ultimi giorni, ha dovuto più di una volta chiedere l'intervento della SISAM (come in Liguria ed in Sardegna) e che il contratto della SISAM con il Ministero per le politiche agricole è prossimo alla scadenza (12 luglio 1998);

se corrisponda al vero che il contratto stipulato con la SOREM prevede una clausola contrattuale di risoluzione del rapporto nel caso in cui la società medesima non abbia iniziato l'esercizio dei servizi previsti conformemente agli obblighi assunti entro il 22 aprile 1998 e comunque non oltre il 22 maggio 1998;

per quale motivo il Dipartimento non abbia effettuato le necessarie verifiche e controlli e comunque non si sia avvalso della suddetta clausola contrattuale;

quali risparmi il Dipartimento ritenga di aver realizzato affidando il servizio alla SOREM, ove si tenga conto che le gravi inadempienze dell'affidataria hanno già provocato ingenti danni erariali sotto molteplici profili quali:

a) l'impiego sostitutivo di altri apparecchi resosi necessario in occasione di incendi, malgrado il considerevole investimento operato dalla Protezione civile con l'acquisto di otto Canadair;

b) la mancata manutenzione degli apparecchi affidati alla SOREM che ha generato il costo aggiuntivo per il recupero dell'efficienza dei Canadair;

c) l'utilizzo di personale di volo non abilitato agli interventi sul fuoco ed assunto con stipendi macroscopicamente superiori rispetto a quelli corrisposti ai piloti italiani;

d) la scarsa tempestività di alcuni interventi dovuti all'operatività limitata soltanto a Ciampino, che, oltre ad aggravare il danno sofferto dal patrimonio boschivo, si è tradotta in ulteriori costi per i tempi morti di trasferimento dei velivoli;

quali provvedimenti urgenti ed indifferibili intendano adottare tutti gli organi competenti per fronteggiare la grave situazione attuale, trovandoci ormai nel pieno periodo estivo con il giornaliero rischio di incendi ed in mancanza di un servizio integralmente operativo ed efficiente.

(3-02066)

MANFREDI, D'ALÌ - *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* - Premesso:

che il giorno 5 giugno 1998 presso il Monte Erice, in contrada Martogna, si sviluppava un forte incendio, di probabile natura dolosa;

che il giorno precedente un altro incendio, anch'esso di probabile natura dolosa ha interessato la contrada San Nicola nella riserva Bosco d'Alcamo;

che le condizioni meteorologiche del tutto sfavorevoli, un forte vento di scirocco e temperature vicino ai 40° hanno favorito il veloce propagarsi del fuoco;



che l'intervento degli enti istituzionalmente preposti non è stato immediato e si sono avuti considerevoli danni alla superficie boschiva per circa 150 ettari;

che la richiesta di Canadair, inoltrata dall'ispettorato dipartimentale delle foreste di Trapani alle ore 10,40 prima al SAB (Servizio antincendio boschivo) regionale e poi al COAU (Centro operativo aereo unificato) di Roma ha consentito che il mezzo proveniente da Ciampino fosse sul posto solo dopo le ore 14;

che la Sicilia, ed in particolare la parte occidentale e le isole minori, è molto soggetta a forti venti caldi ed alla conseguente propagazione di incendi,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti il Dipartimento della protezione civile intenda prendere quest'anno per la campagna estiva antincendi boschivi, per quanto riguarda lo schieramento di un adeguato numero di Canadair in condizione di intervenire, entro i tempi previsti dalla direttiva sulla particolare materia, in tutto il territorio della Sicilia, con particolare attenzione alla parte occidentale e alle isole minori che sono ad elevato rischio.

(3-02067)

GIORGIANNI, MANIS, LAURIA Baldassare, MUNDI, OSSICINI, FUMAGALLI CARULLI, DI BENEDETTO, FIORILLO, MAZZUCA POGGIOLINI, BRUNI, CORTELLONI, D'URSO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, per le politiche agricole, di grazia e giustizia, delle finanze e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che gli incendi boschivi di questi giorni manifestano ormai una situazione di emergenza in quanto le notizie pervenute sono tali da ritenere gravemente a rischio, oltre che il patrimonio boschivo ed edilizio, l'incolumità delle persone (si pensi alle morti di questi ultimi giorni, 28 e 30 giugno 1998);

che nella risposta al Senato in data 24 aprile 1998 ad una lunga serie di interrogazioni parlamentari il Sottosegretario di Stato per l'interno, professor Franco Barberi, con riferimento alla gestione degli aerei Canadair per il servizio antincendio boschivo affidato alla SOREM srl dal 1° gennaio di quest'anno, a seguito di trattativa privata, ha dato assicurazioni in ordine al possesso da parte della medesima di tutti i necessari requisiti tecnico-logistici e comunque della sua piena operatività entro 90 giorni dall'affidamento degli aerei... (ossia il 22 gennaio 1998) e quindi il 22 aprile 1998;

che peraltro i drammatici avvenimenti di questi giorni e le notizie apparse sulla stampa hanno dato contezza del limitato impiego dei moderni Canadair 415 di proprietà del Dipartimento della protezione civile nel pieno della campagna estiva;

che, allo stato, sembrerebbe che la SOREM possa utilizzare solo tre dei sei Canadair CL-415 consegnati (il 22 gennaio 1998) e inoltre non disponga di piloti sufficienti neppure per questi tre aeromobili;

che si riferisce infatti agli interroganti che l'inutilizzabilità di tre Canadair dipende dalla loro mancata manutenzione sin dalla riconsegna degli stessi dal precedente gestore alla Protezione civile (31 dicembre 1997) e da questa alla SOREM (22 gennaio 1998), che ha reso necessario lo sbarco dei motori ed il loro invio all'estero, ed inoltre che in data 16 giugno 1998 la SOREM disponeva solo di due equipaggi abilitati ad operare sul fuoco (in particolare tre comandanti e due piloti) e quindi avrebbe un equipaggio completo solo per un Canadair (essendone previsti due per ogni velivolo ed ogni equipaggio, essendo composto da un comandante ed un pilota);

che inoltre la SOREM non sarebbe in grado di provvedere al rischieramento (ossia al dislocamento degli aeromobili sul territorio nazionale) previsto per la campagna estiva come dispone la direttiva del Dipartimento della protezione civile, in quanto opererebbe solo con partenze da Ciampino, ponendo in grave rischio l'efficacia dell'intervento;

che quindi la SOREM non sembra operativa nei termini del contratto stipulato con il Dipartimento integrando gli estremi di una inadempienza grave, soprattutto se si considera il tipo di servizio affidatole di tutela dell'incolumità pubblica;

che tale grave inadempienza assume un notevole rilievo anche in termini di costi economici dal momento che a fronte della spesa prevista dalla convenzione della Protezione civile con la SOREM sembra che, a causa delle emergenze, il Dipartimento abbia fatto ricorso all'impiego sostitutivo di altri apparecchi, oltre che militari anche della SISAM (come in Liguria ed in Sardegna), società del gruppo Alitalia, che precedentemente gestiva il servizio e che attualmente opera in base ad un contratto con il Ministero per le politiche agricole, peraltro ormai prossimo alla scadenza (12 luglio 1998); che l'assunzione di personale di volo non italiano farebbe lievitare notevolmente la previsione di costo oltre a non agevolare le operazioni di intervento sul fuoco sia in termini di conoscenze che di lingua; che la manutenzione degli aeromobili consegnati avrebbe dovuto essere effettuata dalla nuova società ben prima del periodo estivo ed inoltre in Italia invece che all'estero; che l'investimento da parte del Dipartimento per l'acquisto di altri due Canadair CL-415 sembra destinato a rimanere lettera morta dal momento che la nuova società non ha gli equipaggi necessari neppure per l'esercizio degli aeromobili già affidati, si chiede di sapere:

se risulti vero che, allo stato, solo uno o due Canadair CL-415 sono in servizio effettivo per gli interventi sul fuoco, che la SOREM non ha un sufficiente numero di piloti addestrati, che ha assunto piloti stranieri non abilitati, ossia non aventi i requisiti per accedere alla qualifica di comandante e copilota su Canadair CL-415 (cosiddetto «Water Bomber»);

se sia vero che l'inutilizzabilità di tre dei sei Canadair consegnati alla SOREM è dovuta alla mancata manutenzione costante e programmata dei medesimi dall'inizio dell'anno e che per l'effettuazione delle necessarie riparazioni sono stati inviati all'estero;

se sia vero che, malgrado la mancanza di piloti, il Dipartimento ha intenzione di consegnare altri due Canadair alla SOREM;

se risulti vero che per il periodo estivo è previsto il cosiddetto rischieramento degli aerei (ossia la loro distribuzione sul territorio nazionale in particolare negli aeroporti del Mezzogiorno) a termini della direttiva del Dipartimento della protezione civile, allo scopo di ottenere un intervento sul fuoco più immediato ed efficace nelle zone più a rischio;

per quale motivo il Dipartimento non abbia chiesto alla SOREM il rischieramento come previsto dal contratto e dalle medesime disposizioni vigenti in materia;

se risulti vero che la SOREM è autorizzata ad operare solo da Ciampino;

se il Dipartimento della protezione civile abbia effettuato i dovuti controlli e verifiche sulla capacità tecnico-operativa della SOREM in conformità a quanto stabilito nel contratto stipulato con la medesima in data 1° gennaio 1998;

per quali motivi il Dipartimento non abbia contestato alla SOREM il grave inadempimento contrattuale e non si sia avvalso degli strumenti previsti dall'ordinamento in tale ipotesi;

se corrisponda al vero che il Dipartimento della protezione civile, per far fronte ai recenti incendi, ha dovuto ricorrere all'intervento dei mezzi suppletivi tra cui quelli della SISAM (come in Liguria ed in Sardegna);

come il Dipartimento e tutti gli organi competenti pensino di far fronte all'emergenza (anche in considerazione del fatto che il prossimo 12 luglio scadrà il contratto SISAM-Ministero per le politiche agricole) e di svolgere l'attività antincendio nel periodo estivo, considerato che allo stato non sembra possibile l'utilizzazione di tutti i mezzi di cui dispone;

se le previsioni di risparmio cui ha fatto riferimento il sottosegretario professor Barberi in data 24 aprile 1998, allo stato, possano considerarsi mantenute, se gli investimenti effettuati abbiano un riscontro in termini di effettiva efficienza del servizio antincendio boschivo e quali siano gli eventuali costi suppletivi determinati dalla situazione sopra descritta.

(3-02068)

MANFREDI, LA LOGGIA, VENTUCCI, VEGAS, D'ALÌ – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile* – Premesso:

che il fenomeno degli incendi boschivi nel periodo estivo al Centro-Sud della penisola e, in minor misura, nel periodo invernale al Nord costituisce ancora una piaga nazionale che manda in fumo migliaia di ettari di bosco e di altra vegetazione ugualmente importante per il sistema ecologico;

che l'attività di prevenzione e di osservazione e allarme da parte della maggioranza delle regioni è tuttora carente;

che sussiste ancora oggi la frammentazione delle competenze e l'inefficienza del concorso aereo di Stato, che in alcune regioni non ha potuto fronteggiare l'esigenza per carenza numerica ed anche qualitativa dei mezzi disponibili;

che le difficoltà d'intervento, in questo periodo di pesante calura estiva, sono aggravate da una perdurante incapacità delle regioni di «saldare» gli interventi da terra con quelli degli aerei pesanti di Stato mediante un'impiego di aeromobili leggeri in grado sia di intervenire tempestivamente sul fuoco con liquido estinguente sia di fornire ai Canadair e agli elicotteri pesanti una efficace e costante guida;

che se non si ricorrerà ai ripari con urgenza si avrà purtroppo un'estate disastrosa per il nostro patrimonio forestale, come fu già posto in evidenza con interrogazioni parlamentari *ad hoc* fin dal dicembre scorso, gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano stati i motivi che non hanno consentito a molte regioni di porre in essere le predisposizioni in merito all'attività di prevenzione e di intervento da terra;

quali misure più incisive il Dipartimento della protezione civile e il Ministro per le politiche agricole intendano adottare al fine di migliorare l'impiego dei Canadair, che ancora oggi risente di una preoccupante inefficienza della società SOREM;

quali provvedimenti si intenda adottare nei confronti dei responsabili del carente intervento degli aerei di Stato.

(3-02069)

NOVI, LA LOGGIA, VEGAS, VENTUCCI, D'ALÌ – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile* – Premesso:

che le strutture della Protezione civile ancora una volta si sono mostrate inesistenti, ma soprattutto inefficienti;

che, come si apprende dai quotidiani, si è deciso di attuare la manutenzione programmata degli aerei, necessari per gli interventi imposti dall'emergenza incendi;

che alcuni apparecchi Canadair non sono in grado di volare, proprio a causa di questo disservizio di cui l'unico responsabile è identificabile nella Protezione civile;

che il dottor Andrea Todisco, capo del dipartimento della Protezione civile, si è esibito sugli schermi televisivi in affermazioni false e gratuite, tese unicamente a far ricadere la responsabilità del mancato intervento dei Canadair sugli assessorati regionali;

che l'intervento aereo era necessario e prevedibile, nel momento in cui, nelle regioni come la Calabria e la Sicilia, la temperatura era salita oltre i 45 gradi, con un forte vento di scirocco;

che in ben 56 territori comunali si sono verificati incendi dolosi, zone, queste, dove i mezzi antincendio regionali non potevano accedere;

che il responsabile del centro operativo aereo unificato, che ha sede a Reggio Calabria, è un colonnello del Corpo forestale dello Stato

e sicuramente aveva il potere di chiedere l'intervento della Protezione civile,

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di far cessare questa vergogna delle emergenze previste e mai affrontate seriamente;

quali provvedimenti si intenda assumere nei confronti del capo del Dipartimento della Protezione civile, che ha diffuso informazioni menzognere al fine di scatenare la pressione dell'opinione pubblica sugli amministratori regionali.

(3-02071)

MANCA, LA LOGGIA, VEGAS, VENTUCCI, D'ALÌ – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che è pubblicamente noto come agli inizi della stagione estiva si profili la minaccia di incendi boschivi sul territorio nazionale ed, in special modo, nelle regioni meridionali, quali la Sicilia, la Calabria, la Puglia e la Sardegna;

che dalla fine del 1997 e nel corso dei mesi a seguire sono emerse, secondo fonti giornalistiche, gravi inefficienze, sia organizzative che operative, nella attuale gestione del servizio antincendio, che non hanno permesso di fronteggiare con la dovuta tempestività i numerosi incendi verificatisi sin dal febbraio scorso e che hanno devastato intere regioni boschifere italiane;

che nonostante la continua e pressante richiesta di maggiore prevenzione e sorveglianza si è constatato un clamoroso ritardo nell'intervento dei mezzi di soccorso Canadair, velivoli-cisterna preposti al tempestivo spegnimento degli incendi anche in zone impervie;

che dalla documentazione esistente sul caso e dalle notizie comparse sulla stampa in questi ultimi mesi le cause di tale inerzia sembrerebbero derivare essenzialmente dal recente mutamento gestionale dei Canadair;

che il 5 dicembre 1997 la ditta SOREM srl si è aggiudicata l'appalto, assegnato a trattativa privata, per la gestione del servizio antincendio svolto fino ad allora (e per la durata di 10 anni) dalla società SISAM, la quale ha contestato tanto le modalità di gestione della gara quanto le ragioni di assegnazione dell'appalto stesso;

che non sembra ancora chiaro il motivo per cui, dopo aver emesso un primo bando di gara, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sulla *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea, con il quale si stabiliva che le società partecipanti dovessero essere in possesso di determinate caratteristiche qualificanti da almeno tre anni (termine minimo previsto dalle norme in vigore), questo sia poi stato annullato e sostituito da un altro bando, con il quale non solo venivano ridotte le «caratteristiche qualificanti», ma veniva ridotto anche il termine del loro possesso da «tre» ad «un anno»;

che sembrano altrettanto oscure le ragioni per le quali, con il primo bando di gara, si chiedeva alle aziende partecipanti il possesso di licenza per lavoro aereo per spargimento di sostanze antincendio, nonché il possesso di licenza per «attività *utility* con velivoli ad ala fissa», mentre con il secondo bando di gara si chiedeva solo la licenza di spargimento sostanze, peraltro non aderente nè conforme alle attività da svolgere;

che il Governo, nella persona del sottosegretario per l'interno professor Franco Barberi, ha affermato che la ditta SOREM, al momento dell'attribuzione della gara, disponeva di un capitale sociale inferiore ai 100 milioni, di una flotta logistica ancora non operativa e di neppure un aereo proprio;

che, nel rispondere ad alcune interrogazioni parlamentari presentate alla Camera dei deputati, il giorno 11 febbraio 1998, il Sottosegretario alla protezione civile ha riferito che la società SOREM sarebbe stata attiva entro 90 giorni a partire dal 21 gennaio 1998 (quindi per il 21 aprile) mentre, nella replica avvenuta in Senato lo scorso 24 aprile, il professor Barberi ha, invece, affermato che la società era in grado di «iniziare l'attività volativa completa entro il 21 maggio»;

che, sempre per ammissione del professor Barberi, durante tale periodo la SOREM avrebbe provveduto alla preparazione dei mezzi e dei piloti, lasciando, nel frattempo, che il servizio antincendio fosse effettuato solo con velivoli Canadair CL 215, da egli stesso giudicati «vecchi e pericolosi», e con elicotteri del Corpo forestale dello Stato;

che al 22 giugno 1998 (data fissata dalla Protezione civile come inizio della campagna antincendio estiva 1998) non era stata ancora garantita la piena e totale operatività della società SOREM, disponendo la stessa, nel mese di giugno, di un solo velivolo contro i quattro previsti dal contratto;

che secondo il parere della Protezione civile la responsabilità dell'*impasse* va senz'altro attribuita alla SISAM, «colpevole di aver riconsegnato gli aerei antincendio senza fare la preservazione dei motori», da essa richiesta,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano:

di dover accertare quanto sopra esposto e fornire maggiori delucidazioni sulle modalità dello svolgimento della gara d'appalto ed, in particolare, sul perchè non si siano stabilite chiaramente quali caratteristiche minime dovesse possedere il partecipante alla gara;

di verificare perchè un'azienda come la SOREM, con un capitale sociale di soli 99 milioni e una struttura non operativa, sia risultata affidataria, a trattativa privata, di un servizio il cui costo preventivato ammontava a ben 120 miliardi per nove anni;

di accertare le ragioni per cui lo scorso anno alla società SISAM è stato chiesto di rischierare gli otto velivoli affidati sulle basi di Bari, Palermo, Cagliari, Lamezia, Olbia, Reggio Calabria, Ciampino, mentre quest'anno alla nuova società SOREM è stato chiesto di posizionare i velivoli ad essa affidati solo su Reggio Calabria e Ciampino;

di far luce sulle responsabilità e sulle vere cause che non hanno consentito la piena e totale operatività del servizio proprio nei mesi più a rischio dell'anno;

di dover appurare se le procedure e le modalità con le quali è stata richiesta alla SISAM la preservazione dei motori fossero adeguate e sufficientemente chiare;

di dover intervenire, urgentemente, per porre rimedio alla situazione di precarietà in cui versa l'attuale gestione del servizio antincendio e provvedere, con azioni immediate, a dotare la Protezione civile di un servizio moderno ed efficace, in grado di fronteggiare le emergenze.

(3-02072)

MEDURI, BEVILACQUA. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che nei giorni scorsi incendi di dimensioni bibliche hanno distrutto, in Calabria, molte decine di migliaia di ettari di boschi, oltre a migliaia di ettari con varie colture;

che gli incendi hanno causato la morte di alcune persone sulla fascia ionica reggina e catanzarese e la distruzione e lo sterminio di migliaia e migliaia di capi di bestiame;

che in molti casi gli incendi hanno lambito centri abitati ed in alcuni casi, addirittura, sono entrati negli stessi, come nel caso di Motticella – frazione del comune di Bruzzano Zeffirio (Reggio Calabria) – dove è andato a fuoco l'ufficio postale;

che sono andati distrutti casolari, capanne, baracche da lavoro ed interi piccoli agglomerati di abitazioni da lavoro in tutti i centri interni della fascia ionica reggina ed in modo particolare, e particolarmente grave, nei comuni di Palizzi, Bova, Bruzzano, Samo, Brancaleone, Caulonia ma, comunque, anche in tantissimi altri comuni qui non menzionati;

che anche nella fascia tirrenica, nei comuni marini di Bagnara, Scilla, Villa San Giovanni, le fiamme hanno distrutto vigneti, agrumeti e colture varie ed in molti punti hanno invaso strade, autostrada e ferrovia creando gravi pericoli alla circolazione che in qualche caso ha dovuto essere interrotta;

che, nonostante l'impegno profuso ai limiti delle umane possibilità da vigili del fuoco, guardie forestali, operai forestali regionali, carabinieri e numerosissimi volontari nulla si è potuto, per ore e giorni, contro le fiamme alimentate peraltro da fortissimi venti di scirocco;

che l'intervento degli aerei antincendio, civili e militari, è avvenuto con un ritardo incredibile di oltre 30 ore rispetto alla prima invocazione di soccorso alla Protezione civile e che qualcuno degli aerei è rimasto comunque fermo in aeroporto per avarie;

che in questa occasione, ancora una volta, è risultata tragicamente insufficiente l'organizzazione della Protezione civile tanto quanto inadeguato è apparso il numero dei mezzi e degli uomini utilizzati in Calabria;

che dal 1987 la società SISAM, del Gruppo Alitalia, ha ottenuto la gestione del servizio aereo di spegnimento degli incendi con una flotta di

10 Canadair, di cui 6 di proprietà del Dipartimento della protezione civile e due di proprietà del Ministero per le politiche agricole;

che, in effetti, per fronteggiare le gravissime e vastissime emergenze dei giorni scorsi sono stati utilizzati solo alcuni Canadair poichè gli altri risultavano essere in revisione, irresponsabilmente, proprio nei periodi in cui avrebbero dovuto essere in perfetta efficienza e pronti all'uso immediato;

che negli ultimi anni è diminuito sempre di più il numero dei vigili del fuoco «discontinui», impiegati come stagionali, per una ottusa scelta sparagnina di un Governo abituato a risparmiare soprattutto sulla pelle del Mezzogiorno d'Italia;

che tutto il quadro tracciato ha contribuito a trasformare in tragedia, sul territorio calabrese, il dramma degli incendi estivi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover assumere la responsabilità di non aver saputo dare le opportune direttive perchè fosse attuata per tempo opera di prevenzione, perchè fosse approntata idonea organizzazione sui territori a forte rischio incendi, perchè fosse verificata per tempo – e comunque prima dell'arrivo dell'estate – la perfetta funzionalità degli aerei idonei allo spegnimento degli incendi; perchè fosse verificata l'idoneità del numero degli stessi aerei rivelatosi, invece, insufficiente rispetto al fronte del fuoco esteso in grandissima parte dell'Italia meridionale, insulare e centrale, perchè fosse, come e più che per il passato, disposto l'utilizzo dei vigili «discontinui» nei periodi facilmente prevedibili a grande rischio; per non aver ritenuto di provvedere all'attuazione della norma del codice della navigazione aerea che consente, in casi di necessità e a discrezione del comandante, a tutti gli aeromobili della Protezione civile di operare in deroga ai limiti di impegno degli equipaggi, adeguando in tal modo l'operatività dei velivoli alle normative in vigore negli Stati europei, ciò in considerazione della grave situazione in atto in tutto il bacino del Mediterraneo sul fronte degli incendi boschivi ed al fine di sopperire alle carenze operative dei Canadair CL 215 del Corpo forestale dello Stato, per avere, insomma, sottovalutato la portata distruttiva del rischio mortale che incombeva sulla Calabria che, permanendo la situazione di disattenzione e di caos esistente nella Protezione civile, rischia di essere condannata a morte per fuoco;

quali iniziative il Ministro intenda prendere – anche in considerazione del fatto che l'estate è appena cominciata e non si sa cosa riservi la sorte – per fare in modo che un non auspicabile ripetersi del fenomeno fuoco trovi, stavolta, pronta la Protezione civile sì da spegnere per tempo eventuali nuovi incendi;

se siano state avviate indagini volte ad accertare eventuali responsabilità in fatti dolosi che non sono del tutto da escludere e che vanno individuate, denunciate e pesantemente condannate;

se il Ministro in indirizzo, in considerazione della situazione di gravissima emergenza e di carenza di uomini, non intenda disporre l'immediata chiamata in servizio stagionale di tutti i vigili del fuoco «discon-



tinui» disponibili sul territorio calabrese e favorire una revisione immediata della legge n. 442 del 1984 che ha ridotto all'osso il numero degli operai forestali in servizio in Calabria;

se il Ministro non intenda operare in modo che venga dichiarato con immediatezza lo stato di calamità naturale nelle regioni che maggiormente hanno patito la furia del fuoco.

(3-02073)

DE LUCA Athos. – *Ai Ministri per le politiche agricole e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che nel Sud e nelle isole del nostro paese migliaia di ettari di macchia, di aree naturali, sono devastati da incendi di grandi dimensioni;

che nella maggior parte dei casi si tratta di atti dolosi, di un vero e proprio *business*, di connivenze tra imprenditori agrari, lavoratori stagionali, gestori di elicotteri privati e pastori;

che in una situazione di emergenza e di grande drammaticità cinque Canadair su otto a disposizione della Protezione civile non possono intervenire per mancanza di piloti, a causa di una grave inadempienza da parte della società SOREM che lo scorso gennaio ha vinto una gara d'appalto per l'utilizzo dei Canadair;

considerato:

che occorrerebbero più di trenta piloti per mantenere a pieno ritmo gli otto Canadair e che, nonostante la SOREM si fosse impegnata già ad aprile a risolvere il problema di organico, attualmente il quadro non è cambiato e solo cinque piloti sono impegnati nello spegnimento degli incendi;

che il prossimo 12 luglio altri due Canadair, messi a disposizione del Ministero per le politiche agricole, termineranno il loro intervento per cessato contratto con la SISAM, altra società che gestisce voli aerei, che ha assicurato fino allo scorso anno i voli per la Protezione civile,

si chiede di sapere:

quali garanzie abbia fornito la SOREM in occasione della gara vinta lo scorso gennaio avendo presentato l'offerta più bassa (circa 20 miliardi in tre anni), dal momento che questa era presente sul mercato senza dipendenti e non si è messa in regola nei novanta giorni concessi;

quali misure si intenda adottare per accertare e risolvere questa cattiva gestione e garantire un potenziamento degli organici impegnati a domare i numerosi incendi.

(3-02075)

BEVILACQUA, MEDURI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione* – Premesso:

che gli incendi dei giorni scorsi hanno devastato intere zone delle regioni Calabria, Puglia, Sardegna e Sicilia;

che nel nostro paese il fenomeno degli incendi boschivi costituisce un gravissimo rischio non solo per il patrimonio faunistico ma anche per la incolumità delle persone;

che la siccità estiva e le elevate temperature dei giorni scorsi hanno favorito la localizzazione degli incendi nelle zone del Sud Italia;

che in riferimento agli eventi recenti sembrerebbero configurarsi anche fattispecie dolose;

che nella regione Calabria, dove sono stati registrati quattro decessi a causa degli incendi e numerosi feriti, il fenomeno si è sviluppato in ben 250 punti provocando la devastazione di oltre 20.000 ettari di terreno e la morte di circa 5.000 capi di bestiame;

che in quella zona sono stati impiegati duemila uomini ma i primi soccorsi aerei, chiesti tempestivamente al Dipartimento della protezione civile, sono arrivati dopo circa trenta ore;

che dal 1997 si è registrato un acuirsi del fenomeno sia per il numero degli eventi dolosi sia per l'aumento delle superfici bruciate, con grave nocimento per il futuro, considerato che alcune regioni non si sono allertate o non si sono potute allertare per fronteggiare l'emergenza in caso di incendi;

che la normativa attuale, ribadita da una sentenza della Corte costituzionale, stabilisce che, in materia di spegnimento di incendi boschivi, la responsabilità a terra è a carico delle regioni, mentre allo Stato è demandato il compito di concorrere con l'intervento di mezzi aerei;

che la legge 4 agosto 1984, n. 442, recante «Conversione in legge del decreto-legge 15 giugno 1984, n. 233, recante norme sull'impiego dei lavoratori idraulico-forestali nella regione Calabria», all'articolo 1 stabilisce: «In attesa della disciplina organica a sostegno dello sviluppo economico della regione Calabria è vietata l'assunzione, da parte della regione medesima, dei consorzi e degli enti regionali interessati, di lavoratori idraulico-forestali»;

che l'applicazione della predetta disposizione ha probabilmente costituito una delle cause del mancato tempestivo intervento;

che nonostante la gravità degli eventi dei giorni scorsi il Governo non è stato in condizione di fronteggiare completamente la grave situazione per la carenza di un servizio integralmente operativo, dal punto di vista sia numerico sia qualitativo dei mezzi a disposizione;

che nel 1995 il Dipartimento della protezione civile effettuò un'indagine relativa al numero di incendi sviluppatisi sul territorio nazionale: in quella occasione emerse la necessità di prevedere una dislocazione estiva dei mezzi aerei nelle zone più a rischio;

che dal 1987 la SISAM, società del gruppo Alitalia a capitale pubblico, ha ottenuto la gestione del servizio aereo di spegnimento degli incendi con una flotta di dieci Canadair, di cui sei di proprietà del Dipartimento della protezione civile e due di proprietà del Ministero per le politiche agricole;

che, di fatto, per fronteggiare l'emergenza di questi giorni sono stati impiegati solo alcuni Canadair, considerato che altri sono stati sottoposti a revisione programmata,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali provvedimenti s'intenda adottare in futuro per il potenziamento della flotta aerea dello Stato;

se non si ritenga di dover provvedere all'attuazione della norma del codice della navigazione aerea che consente, in casi di necessità e a discrezione del comandante, a tutti gli aeromobili della protezione civile di operare in deroga ai limiti di impegno degli equipaggi, adeguando in tal modo l'operatività dei velivoli alle normative in vigore negli Stati europei, ciò in considerazione della grave situazione in atto in tutto il Mediterraneo sul fronte degli incendi boschivi e al fine di sopperire alle carenze operative dei Canadair CL215 del Corpo forestale dello Stato;

se non si ritenga di dover accertare eventuali responsabilità di chi ha disposto che i Canadair venissero sottoposti a revisione proprio nei mesi estivi durante i quali il patrimonio boschivo è esposto a maggiori rischi di incendio;

se siano state adottate iniziative di coordinamento del Dipartimento della protezione civile, in caso affermativo quali, per l'approntamento della campagna antincendio per il 1998;

se non si ritenga di dover dichiarare lo stato di calamità nelle regioni maggiormente colpite dagli incendi;

se non si ritenga, infine, di dover appurare la eventuale doloosità del fenomeno.

(3-02076)

SALVATO, MARINO, MARCHETTI, CARCARINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che il fenomeno degli incendi boschivi ha ormai raggiunto in importanti regioni del nostro paese come Calabria, Sicilia e Sardegna aspetti di drammaticità altamente preoccupanti che investono l'integrità del patrimonio economico e produttivo di vaste zone, minacciando gravemente centri abitati, allevamenti di bestiame e l'incolumità stessa delle persone;

che la Calabria, in particolare, risulta essere una delle regioni più colpite ed in essa la provincia di Reggio Calabria appare quella più gravemente danneggiata;

che in quella provincia, in specie nella fascia ionica, gli incendi hanno procurato la morte di tre persone, il danneggiamento di un consistentissimo numero di abitazioni, nonché danni incalcolabili all'ambiente e ad una agricoltura di per sé precaria;

che i danni, ad una prima stima, ammonterebbero ad oltre 600 miliardi;

che nel contesto della calamità i sindaci e le popolazioni della provincia reggina lamentano di non aver avuto il necessario supporto dei mezzi aerei della Protezione civile;

che le amministrazioni locali hanno avanzato la richiesta di dichiarazione di calamità naturale;

che l'azione degli enti regionali preposti alla protezione civile sta mostrando enormi falle ed una preoccupante e delittuosa negligenza sia nell'opera di prevenzione che in quella di contenimento degli incendi e delle emergenze connesse;

che l'azione di coordinamento degli interventi sia da terra che dal cielo con l'uso di velivoli adatti allo spegnimento degli incendi ha mostrato crepe e ad ogni emergenza palesa un preoccupante scollamento tra azione centrale e periferica, con reciproche accuse di responsabilità che sono lungi dall'offrire ai cittadini quelle garanzie di sicurezza e tranquillità auspiccate per eventi di questa natura,

si chiede di conoscere:

quali provvedimenti, risorse e mezzi si intenda porre in essere a sollievo di quelle popolazioni così duramente colpite;

quali iniziative si intenda porre in essere per l'accertamento delle responsabilità;

quali iniziative si intenda intraprendere al fine di garantire una adeguata prevenzione, una maggior efficacia e tempestività degli interventi emergenziali ed una più efficace azione di coordinamento di risorse, mezzi e uomini;

se si intenda rispondere positivamente alla richiesta dello stato di calamità naturale.

(3-02077)

MELONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dell'ambiente.*

– Premesso:

che con l'avvento della stagione estiva in Sardegna si ripropone in termini drammatici e preoccupanti il fenomeno degli incendi, che ha avuto in queste ultime settimane una allarmante *escalation*, sia per quanto concerne i danni all'ambiente e sia per quanto attiene all'incolumità delle persone;

che solo in queste ultime settimane i roghi hanno lambito i centri abitati di numerose città, ad iniziare da Orotelli, Gairo, Olbia e Sassari, dove nella giornata di martedì 7 luglio, l'incendio divampato in località Badimanna, nel popoloso quartiere del Monte Rosello, nelle prime ore del pomeriggio, ha lambito il monumento della Brigata Sassari e messo in pericolo numerose case, i cui abitanti sono stati fatti evacuare per motivi di sicurezza e per due di loro, un bimbo di anni nove e sua madre, si è dovuto ricorrere al ricovero in ospedale a causa dell'intossicazione dal fumo;

che gli incendi di Chia della scorsa settimana, quelli di Gairo, di Olbia e gli ultimi di martedì 7 luglio 1998 che hanno interessato Sassari, le campagne del Marghine e di Ottana, le zone di Ruinas, Fordongianus, Usellus e Sedilo e l'altopiano della Giara, evidenziano l'inadeguatezza dei mezzi aerei e la generale mancanza di coordinamento e l'inefficacia della

campagna antincendio per il 1998, attribuibile a precise responsabilità della Protezione civile ed all'assenza di coordinamento fra quest'ultima e la regione autonoma della Sardegna;

che, soprattutto per quanto attiene i mezzi di intervento aereo, appare incomprensibile alla luce della loro inadeguatezza, la decisione della Protezione civile di dislocare a Ciampino, senza darne comunicazione alla regione sarda, dopo soli due giorni di servizio in Sardegna, l'unico mezzo al momento affidabile, il Canadair CL 415, che avrebbe dovuto trovarsi ad Elmas e che invece martedì 7 luglio ha fatto ritorno nel continente, così come sembra scomparso dalla base di Elmas l'elicottero bipala CH 47, mentre si registra presso l'aeroporto di Alghero la presenza di un Canadair CL 215, molto meno efficiente del modello sparito da Elmas e che non garantisce grande affidabilità nelle situazioni più difficili della lotta al fuoco,

si chiede di sapere:

se sia intenzione del Governo intervenire con la massima urgenza per garantire alla Sardegna un efficace piano antincendio per la stagione 1998;

quali siano i tempi entro i quali la Protezione civile assicurerà la presenza di tre Canadair nell'isola, in sostituzione dei due obsoleti mezzi precedentemente dislocati ad Alghero;

se non si giudichi opportuno modificare immediatamente il sistema di interventi predisposto dalla Protezione civile, assegnando al coordinamento del Corpo di vigilanza antincendio della regione autonoma della Sardegna il controllo diretto dei mezzi;

se sia intenzione del Governo impiegare in Sardegna l'elicottero statunitense «Elitanker», per il quale la Protezione civile ha già siglato un accordo per la sperimentazione e che può contenere fino a novemila litri d'acqua, quasi il doppio di quanti ne possa contenere un aereo tipo Canadair;

se, alla luce delle dichiarazioni di questi ultimi giorni, rese dall'assessore regionale alla difesa dell'ambiente e dallo stesso presidente della giunta regionale della Sardegna, nelle quali il coordinamento nella pianificazione della lotta agli incendi è definito «dissennato» e si accusa il Sottosegretario alla protezione civile di aver disatteso gli impegni assunti non più tardi di qualche settimana fa con la stessa regione, non si giudichi opportuno realizzare i conseguenti interventi per porre fine alla situazione sopra rappresentata.

(3-02078)

MULAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali* – Premesso:

che, puntuale come ogni anno, si ripresenta in Sardegna il drammatico problema degli incendi le cui catastrofiche conseguenze sono ancora nella memoria degli abitanti e di quanti hanno vissuto il pericolo del fuoco che, oltre ad aver distrutto e devastato intere zone (quale ad

esempio l'Anglona), ha provocato numerosi morti e feriti gravi in particolare in Gallura;

che, dopo le richieste – anche dello scrivente – dei parlamentari del Polo all'allora governo Berlusconi, si era provveduto ad assegnare alle zone della Sardegna considerate più a rischio rispetto al problema degli incendi, e fra queste la Gallura, il personale necessario e le relative dotazioni, compresi gli aerei antiincendio Canadair;

che, in tal modo, si sono effettivamente ottenuti risultati positivi e le ultime stagioni estive sono state più tranquille rispetto al pericolo degli incendi;

che l'imminente estate '98 presenta i normali rischi degli anni precedenti, ma diventa particolarmente preoccupante perchè l'attuale Governo ha rimosso tutti i Canadair dalla Gallura, dichiarando di non ritenere necessario autorizzare ancora il loro utilizzo;

che, oltre al fatto che tale decisione risulta indubbiamente nociva ed inspiegabile, si aggiunge una ancor più inspiegabile giustificazione rilasciata dall'Ispettorato dipartimentale delle foreste di Tempio Pausania in una recente conferenza stampa, nella quale si è affermato che esistono due fattori che «tranquillizzano» l'allarme incendi: il primo che si sono registrate in Sardegna maggiori piogge ed ancora se ne prevederebbero, per cui l'acqua piovana ed il terreno umido dovrebbero impedire che il fuoco possa dilagare facilmente; il secondo – a nostro avviso ancor più inaccettabile – è che, data la massiccia presenza della «processionaria», si vorrebbe affidare a tale «bruco» (che divora tutto ed al suo passaggio lascia solo distruzione) il compito affidato normalmente alle squadre anti-incendio,

l'interrogante chiede se il Governo intenda intervenire presso le sedi competenti al fine di predisporre e attivare le misure necessarie a debellare la «processionaria» che, prima degli incendi, sta distruggendo i boschi sardi e disporre immediate iniziative per autorizzare la presenza di aerei anticendio in Gallura senza aggravare e penalizzare ulteriormente la popolazione locale, come invece richiedono le forze politiche dell'Ulivo che, piuttosto di intervenire presso il Governo per combattere e prevenire gli incendi, esortano platonicamente la Gallura ad una generale mobilitazione.

(3-02080)

MONTELEONE. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dell'ambiente.* – Premesso:

che il consueto verificarsi, nel periodo estivo, di pericolosi incendi sul litorale ionico-lucano, in provincia di Matera, ripropone l'urgenza di tutelare la fascia boscata che interessa il tratto di costa che va da Metaponto a Policoro;

che anche gli incendi di questi giorni rendono palesi le macroscopiche inadempienze nella cura e nella protezione del litorale ionico;

che l'esigenza di tutelare il suddetto patrimonio ambientale rappresenta anche una valorizzazione stessa dell'intera area e delle sue vocazioni turistiche;

che la pineta metapontina versa in un palese stato di abbandono e degrado che rischia di compromettere l'intero *habitat* vegetativo e faunistico,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per tutelare questo importante patrimonio ambientale e paesaggistico.

(3-02083)

PAROLA, GIOVANELLI, BARBIERI, VELTRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che i giorni scorsi sono stati caratterizzati da un'ondata di incendi che ha devastato il patrimonio boschivo di buona parte del territorio del Mezzogiorno, colpendo in particolare la Sicilia, la Calabria e la Sardegna;

che tali gravissimi eventi hanno fatto registrare la perdita di vite umane, nonché la distruzione di migliaia di ettari di faggeti, querce, abeti, chilometri di macchia mediterranea, migliaia di ettari coltivati a vigneto e ad alberi da frutta;

che le conseguenze di tale disastro hanno colpito il sistema economico delle regioni interessate, inducendo i turisti ad abbandonare, in alcuni casi, le zone devastate dal fuoco e comunque a cancellare le prenotazioni già effettuate per il periodo estivo;

che le avvisaglie derivanti dalle esperienze dei passati anni avrebbero dovuto far scattare l'attività di prevenzione, anche in considerazione dell'ondata di caldo,

si chiede di sapere:

quali misure fossero state predisposte per prevenire gli incendi boschivi nelle suddette regioni, sia con la pulizia dei sottofondi boschivi e con interventi consimili per la riduzione dei danni, sia con la predisposizione dei mezzi necessari a fronteggiare gli eventi;

quali misure di vigilanza e di controllo del territorio siano state messe in atto per impedire l'azione dolosa dei piromani;

se abbia funzionato il rapporto di collaborazione e di cooperazione tra organi centrali competenti, ivi comprese ANAS, regioni ed amministrazioni locali;

se corrisponda al vero che, a causa della contrapposizione tra le società SOREM e SISAM, sia venuto a mancare l'apporto dei Canadair che avrebbero dovuto essere disponibili per fronteggiare gli eventi calamitosi;

quale sia l'entità dei danni complessiva, se da essa si possa desumere lo stato di calamità delle aree colpite e quali provvedimenti si intenda mettere in atto per passare dal soccorso e dall'emergenza ad una vera attività di previsione e di prevenzione, che punti sia alla riduzione del numero degli incendi sia alla limitazione dei danni che essi possono provocare.

(3-02088)

Ha facoltà di rispondere congiuntamente a queste interrogazioni il sottosegretario di Stato per l'interno, professor Barberi.

**Risposta Governo**  
**ore 9,06**

\* BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo scusa a lei, signor Presidente, e agli onorevoli senatori, se impegnerò un po' del loro tempo, in quanto le interrogazioni sono numerose e concernono molti punti: la mia risposta, quindi, sarà piuttosto lunga.

A partire dall'ultima settimana di giugno, il verificarsi di condizioni meteorologiche eccezionali, con temperature oltre i 40 gradi in molte zone del Centro-Sud, ha favorito il propagarsi di numerosi incendi boschivi di grande estensione. Gli incendi hanno interessato in un primo tempo la regione Sardegna e successivamente le regioni Calabria e Sicilia, provocando tre vittime ed ingenti danni, con la perdita di numerosi ettari di bosco, macchia mediterranea e soprattutto terreni coltivati. La quantificazione dei danni e la delimitazione delle aree percorse dal fuoco è in corso da parte degli organismi preposti e non è possibile al momento fornire dati precisi sulla loro entità; il Governo si riserva pertanto di riferire sullo specifico punto non appena saranno terminati gli accertamenti del caso. L'unico dato disponibile al momento riguarda la superficie percorsa dal fuoco dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno, che – esclusa la Sardegna che non ha trasmesso i dati – ammonta a 17.000 ettari con 2.300 incendi.

Dal momento che si sono sviluppate in questi giorni violente polemiche sull'efficacia dell'intervento di emergenza, sull'efficienza dei velivoli anticendio impiegati e, come già nel passato, sulla correttezza giuridico-amministrativa delle scelte operate dalle amministrazioni dello Stato per l'affidamento dei velivoli Canadair di loro proprietà, ritengo necessario iniziare comunicando alcuni dati sull'impiego dei velivoli Canadair nel periodo dal 20 giugno all'8 luglio, al fine di sgomberare il campo preventivamente da alcuni pregiudizi negativi che, ingenerati dal ricorrente riproporsi di notizie inesatte, seppur puntualmente smentite, rischiano di viziare la natura e la proficuità del dibattito odierno.

Successivamente fornirò un quadro sintetico della normativa vigente in materia di incendi boschivi e dell'assetto di competenze da essa previsto, darò conto delle iniziative che quest'anno, come ogni anno, sono state avviate nell'ambito della campagna antincendi boschivi; mi soffermerò sul quadro degli interventi operativi, da terra e con mezzi aerei, messi in atto in questi giorni; infine ripercorrerò nuovamente, per quanto di mia competenza, l'iter che ha portato il Dipartimento della protezione civile all'affidamento della gestione dei velivoli di sua proprietà, aggiornando il Senato rispetto a quanto comunicato in occasione della seduta del 24 aprile scorso. In conclusione, fornirò alcune risposte puntuali a quesiti specifici che non affronterò nella relazione generale.

La flotta aerea antincendi dello Stato di cui era prevista la disponibilità nella programmazione della campagna antincendi boschivi 1998 ammontava a nove velivoli Canadair, quattro aerei G222 e trenta elicotteri appartenenti alle diverse amministrazioni dello Stato (Corpo forestale, Vi-



gili del fuoco, Forze armate). A questo parco mezzi deve essere aggiunto il concorso di ulteriori 35 elicotteri che operano mediante convenzioni stipulate da alcune regioni. La disponibilità di velivoli Canadair a partire dal 20 giugno è stata la seguente: sette velivoli fino al 2 luglio, nove velivoli da allora in poi. Tale disponibilità, che è stata inferiore alle previsioni di due unità nei soli primi dieci giorni della campagna antincendi, è da attribuire a problemi tecnici sui quali mi soffermerò diffusamente più oltre. È da sottolineare che lo scorso anno la flotta Canadair era la medesima prevista nella direttiva 1998 e che il dato medio di efficienza registrato nella campagna 1997 è stato di sei aerei al giorno nel mese di luglio e di quattro aerei al giorno per il mese di agosto. La flotta Canadair disponibile in questi giorni è sempre stata pertanto superiore al dato medio registrato lo scorso anno, seppure con un numero di apparecchi efficienti inferiore (nove contro i dieci dell'anno scorso), sempre per le problematiche sulle quali mi soffermerò oltre. Nei giorni di maggiore crisi hanno operato fino ad 8 apparecchi simultaneamente, come verificatosi in situazioni analoghe lo scorso anno. L'impegno dell'intera flotta statale, peraltro, ha visto operare fino a 24 aeromobili simultaneamente, che con il concorso dei mezzi regionali sono arrivati a picchi di 40 apparecchi fra aerei ed elicotteri; in particolare il giorno di massimo impiego è stato il 4 luglio.

La notizia, più volte smentita, secondo la quale i mezzi operativi sarebbero stati scarsi con particolare riferimento ai velivoli di tipo Canadair risulta pertanto non riscontrata nei fatti. L'intera flotta ha operato al massimo delle disponibilità, combattendo contro svariate decine di incendi, sovente di origine dolosa ed appiccati in più punti contemporaneamente.

In alcuni casi non è stato possibile dare riscontro positivo alle richieste di concorso aereo o è stato possibile darlo con qualche ora di ritardo rispetto alla richiesta, dal momento che i mezzi risultavano impegnati in situazioni più rilevanti con pericoli per vite umane o centri abitati.

È il caso di tener presente che l'intervento aereo, in particolare quello dei mezzi più pesanti, non può e non deve essere concepito come intervento di prevenzione. Il concorso aereo, che le procedure prevedono sia fornito con la massima tempestività, deve essere richiesto previa attenta valutazione delle oggettive condizioni dell'incendio e dell'apparato operativo a terra. Un atteggiamento rinunciatario, che tende alla richiesta del mezzo aereo allo sprigionarsi di qualsiasi focolare, oltre che consentire la crescita di fuochi che potrebbero essere agevolmente controllati con danni ridotti, può comportare gravi inefficienze nel dispiegamento della flotta aerea. In questo senso vanno interpretati i richiami effettuati nei giorni scorsi dalla Protezione civile.

I problemi registrati in questo settore, quest'anno come anche nel passato, saranno nuovamente oggetto di attenta verifica e, di intesa con le regioni, adotteremo ogni misura utile per ridurre ulteriormente tali inefficienze. In particolare, nonostante le ripetute sollecitazioni, è ancora necessario affinare il meccanismo di raccordo terra-aria, necessario per condurre l'intervento che ha mostrato in alcune regioni un livello di elevata criticità.

La flotta statale impegnata nelle campagne antincendio è stata potenziata di anno in anno passando da 23 apparecchi complessivi nel 1995 a 26 nel 1996, a 27 nel 1997 e ai 43 di quest'anno. Il recente massiccio potenziamento contempla, oltre che un ulteriore impegno da parte di tutte le forze impiegate negli anni scorsi (Forze armate e Corpo forestale dello Stato), anche il pieno coinvolgimento nel dispositivo della campagna degli elicotteri del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Non trova pertanto riscontro l'affermazione secondo la quale esisterebbe un'assoluta carenza di mezzi. Il potenziamento ricordato e i risultati dell'ultima campagna, che illustrerò più oltre, smentiscono nei fatti questa affermazione.

È necessario soffermarsi brevemente a riflettere su quanto è accaduto. Nonostante venissero resi noti puntualmente i dati sull'operatività dei mezzi, dai quali era possibile desumere il numero ed il modello degli apparecchi operativi, insistentemente tali dati sono stati in gran parte ignorati e pervicacemente sono stati ripetuti allarmi e denunce non fondate sui fatti. I velivoli Canadair in particolare hanno effettuato complessivamente nel periodo 20 giugno 8 luglio, 172 missioni per un totale complessivo di 1.305 lanci d'acqua. Le proporzioni di operatività (numero di missioni, numero di lanci) per i velivoli di nuovo tipo CL415 sono identiche, circa dieci lanci per missione, a quelle dello scorso anno e corrispondono al livello massimo di operatività di questi aerei. Quelle relative ai velivoli di vecchio tipo CL215 sono leggermente inferiori, da poco meno di cinque lanci per missione nel 1997, a poco meno di quattro lanci per missione nel 1998, a causa di alcune inefficienze registrate soprattutto nel periodo fra il 20 e il 30 giugno, sulle quali pure riferirò tra breve.

Lascio agli atti dell'Aula due tabelle riassuntive, analitiche, contenenti i dati di impiego testè richiamati. In queste tabelle, a partire dal 20 giugno fino all'8 luglio, sono indicati il numero dei Canadair disponibili, quelli che sono intervenuti, quante missioni hanno eseguito, quanti lanci hanno effettuato. Il concorso aereo alla lotta agli incendi boschivi è stato pertanto fornito al massimo delle potenzialità disponibili e, comunque, in misura non inferiore a quella dello scorso anno.

Chiarito questo punto, sul quale come ho già detto mi soffermerò comunque oltre per alcune osservazioni analitiche, ritengo necessario procedere ad un inquadramento generale della problematica.

Le competenze in materia di incendi boschivi sono così ripartite: alle regioni spetta l'attività di prevenzione e spegnimento a terra mentre allo Stato spetta il concorso dei mezzi aerei statali e il coordinamento generale degli interventi aerei.

Questa precisa distinzione di ruoli, che risale alla fine degli anni Settanta (decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977) è stata successivamente confermata anche da una sentenza della Corte costituzionale ed è coerente con il complessivo quadro della ripartizione delle funzioni e dei ruoli tra Stato, regioni ed enti locali, delineato di recente dal decreto legislativo n. 112 del 1998.

L'intervento da terra dei corpi statali (Corpo forestale dello Stato e Corpo nazionale dei vigili del fuoco) sarebbe teoricamente precluso da

tale assetto organizzativo ed è effettuato mediante ricorso a convenzioni che le regioni stipulano con i predetti organismi. In particolare, per quanto riguarda il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dev'essere sottolineato che lo schema di convenzione ripetutamente sottoposto dagli ispettorati regionali alle varie regioni non ha ricevuto risposte positive, se non in minima parte. Allo stato attuale solo il Lazio e la Liguria hanno convenzioni in vigore; l'Abruzzo ha siglato un protocollo preliminare; ugualmente ha fatto, ma in materia diversa dagli incendi boschivi, il Friuli-Venezia Giulia; la Sardegna, la Basilicata e l'Emilia-Romagna sono ormai in procinto di sottoscriverle.

I vigili del fuoco in ogni caso intervengono ugualmente nella presunzione che in ogni incendio vi siano, o possano esservi, vite umane o edifici in pericolo. Al fine di fornire questo concorso, indipendentemente dalla stipula delle necessarie convenzioni, il Ministero dell'interno, come ogni anno, ha varato un piano straordinario che ha consentito l'assunzione di circa 4.000 vigili del fuoco cosiddetti discontinui e l'apertura di circa 50 sedi aggiuntive stagionali nelle aree a maggior rischio.

Il piano quest'anno è stato varato con un'ordinanza della Protezione civile che ha stanziato a questo scopo otto miliardi di lire. Recentemente è stato nuovamente rivolto un pressante invito alle regioni affinché valutino le convenzioni proposte, grazie alle quali, con un contenuto concorso economico delle amministrazioni interessate, sarebbe possibile potenziare ulteriormente l'apparato straordinario di intervento a terra. È bene sottolineare che la richiesta di un concorso economico, anche parziale o minimo, che potrebbe a prima vista apparire fuori luogo, discende dal fatto che l'intervento dei vigili del fuoco per lo spegnimento di incendi boschivi avviene in un campo di competenza regionale e non statale.

Per completare il quadro informativo è necessario aggiungere, sebbene sia ben noto agli onorevoli senatori, che nelle regioni e nelle province a statuto autonomo, tra le quali la Sicilia e la Sardegna, il corpo forestale non è statale ma regionale. Allo Stato spetta non solo il concorso aereo con i mezzi di sua proprietà ma anche il coordinamento generale di tutti i mezzi aerei disponibili.

Tutto questo avviene nell'ambito di un percorso che, annualmente, la Protezione civile, le regioni e i corpi operativi compiono fino all'emanazione di una direttiva annuale per la campagna antincendi boschivi. Nella direttiva, oltre alla quantificazione dei mezzi resi disponibili dalle diverse amministrazioni e alla definizione dei relativi rischieramenti sul territorio, vengono, anno dopo anno, affinate e perfezionate le procedure di richiesta ed attivazione dell'intervento aereo della flotta statale. La direttiva '98, emanata il 28 maggio scorso, ha previsto, come negli scorsi anni, l'inizio della campagna estiva per il 22 giugno e ha fissato il suo termine al 30 settembre. Nel periodo della campagna i velivoli posti a disposizione delle varie amministrazioni, oltre a crescere consistentemente di numero rispetto al periodo invernale, vengono rischierati secondo un programma concordato in varie basi sul territorio nazionale in considerazione del rischio.

Il rischieramento ovviamente può subire variazioni temporanee di varia durata all'insorgere di particolari necessità operative.

La direttiva '98 ha previsto in particolare il rischieramento di tre elicotteri pesanti CH47 dell'Esercito, quattro elicotteri AB212 dell'Esercito e della Marina militare, quattro elicotteri AB412 dell'Esercito e del Corpo forestale dello Stato, tre elicotteri NH500 del Corpo forestale dello Stato, quattro aerei G222 dell'Aeronautica militare, quattro Canadair CL215 del Ministero per le politiche agricole, o affittati dal medesimo, cinque Canadair CL415 del Dipartimento della protezione civile ed infine 12 elicotteri di tipo AB204 e AB412 dei vigili del fuoco, per un totale di 26 elicotteri e 13 aerei.

Il concorso regionale assicurato e previsto nella direttiva è il seguente: cinque elicotteri in Toscana, due in Liguria, uno nelle Marche, uno in Molise, uno in Basilicata, sette in Campania, quattro in Sicilia, quattro in Calabria e dieci in Sardegna. Dal momento che non sono ancora disponibili gli elicotteri della regione Calabria è stato richiesto un potenziamento del contingente posto a disposizione dell'Esercito, che è stato rafforzato di ulteriori quattro unità, portando a 30 il numero degli elicotteri disponibili della flotta di Stato.

Il riferimento critico, contenuto in una delle interrogazioni, circa la distanza delle tre basi di rischieramento dei quattro elicotteri aggiuntivi forniti dall'Esercito in Calabria, non è condivisibile, dal momento che tre su quattro di questi apparecchi sono stati rischierati proprio nelle aree di Catania e Lamezia Terme.

Il rischieramento degli aeromobili è effettuato su basi situate in varie regioni. In particolare, è opportuno sottolineare che il rischieramento dei velivoli Canadair CL415, di proprietà del Dipartimento della protezione civile, era previsto sulle basi di Ciampino (due apparecchi) e Reggio Calabria (tre apparecchi) ed è operativo.

Risulta, pertanto, priva di fondamento la notizia riportata da alcuni mezzi di informazione secondo la quale la società di gestione non starebbe adempiendo ai propri obblighi contrattuali, trattenendo gli apparecchi a Ciampino: tre apparecchi gestiti dalla SOREM sono schierati a Reggio Calabria a partire dal 3 luglio, dei quattro Canadair CL215 gestiti dalla SISAM, di proprietà o noleggiati dal Ministero per le politiche agricole, due sono schierati ad Olbia e due a Ciampino.

La strategia della lotta agli incendi boschivi, applicata a partire dagli ultimi anni, ha segnato alcuni significativi successi. Nel corso degli anni Ottanta e nei primi anni Novanta si è registrata una forte crescita sia nel numero degli incendi che nelle superfici distrutte dal fuoco. Nel 1993 si ebbe il picco di 15.380 incendi con 203.000 ettari percorsi dal fuoco, dei quali quasi la metà coperta dai boschi: il *trend* di crescita pareva inarrestabile. Nel 1994 il numero degli incendi si è dimezzato, segno di un inequivocabile aumento di efficienza sia nella prevenzione che nell'avvistamento tempestivo dei fuochi: nel 1994, con poco più di 8.700 incendi, gli ettari percorsi dal fuoco furono 135.000. Furono, però i due anni successivi (1995-1996) a segnare una riduzione veramente notevole

delle superfici bruciate: a fronte di un numero di incendi simile a quello del 1994, 7.199 nel 1995 e 9.000 (quindi addirittura più alto) nel 1996, il fuoco percorse rispettivamente 43.000 e 58.000 ettari di territorio, e pertanto più della metà della riduzione rispetto all'anno precedente.

Questa drastica riduzione che, come il numero degli incendi chiarisce, non si giustifica con il favore delle condizioni climatiche, è il segnale concreto del recupero di efficienza ottenuto con le direttive antincendio dei due anni in oggetto. Nel 1997 il numero degli incendi, molto accresciuto (11.566 incendi per 112.000 ettari di terreno percorso dal fuoco), ha registrato un nuovo peggioramento, anche senza arrivare ai livelli degli anni 1993-1994, a causa del gran numero degli incendi che nel periodo invernale hanno devastato le regioni dell'arco alpino, e in particolare la Lombardia, colpite da un anomalo periodo siccitoso. Durante l'inverno l'operatività dei mezzi antincendio è ridotta ed in particolare nelle zone montane l'impiego degli aerei è limitato e possono operare principalmente i più versatili ma anche meno efficaci elicotteri.

Ecco dunque che, esaminando i dati riassuntivi delle campagne antincendio degli anni precedenti, possiamo dire che la tendenza di crescita apparentemente irrefrenabile dei primi anni Novanta ha subito una decisa battuta d'arresto, segno che le politiche attivate hanno dato i frutti sperati a partire dal 1994 e che il potenziamento dei mezzi costantemente portato avanti deve proseguire. Certo, come dimostrato dal bilancio 1997, ci sono ancora ampi margini di miglioramento, soprattutto, come verificatosi nella prima settimana del mese di luglio di quest'anno, quando condizioni climatiche critiche si sovrappongono ad un intervento criminale massiccio e sul quale numerose procure stanno già svolgendo indagini e, in alcuni casi, sono già stati individuati i colpevoli. Purtroppo, dobbiamo registrare un dato allarmante circa le esecuzioni delle sanzioni che interverrebbero solo in pochissimi casi anche nei confronti dei colpevoli accertati. Stiamo approfondendo le ragioni di quanto segnalato.

Al fine di fare chiarezza su molte inesattezze circolate nei giorni scorsi in relazione alla procedura giuridico-amministrativa seguita dal Dipartimento della protezione civile per l'affidamento della gestione dei velivoli Canadair CL415 di propria proprietà, ritengo necessario ripercorrere nuovamente il complesso *iter*, sul quale ho già riferito a questa Camera il 24 aprile scorso, al fine di fugare dubbi e incertezze che hanno sollevato comprensibili preoccupazioni. Premetto sin da ora che, al di là delle valutazioni necessarie sul piano giuridico-amministrativo, è necessario porsi delle domande sulla reale operatività della soluzione adottata. Anche se un bilancio confrontabile potrà essere fatto solo al termine della campagna antincendi, i dati già riferiti, e che comunque ripeterò, consentono di affermare che la scelta fatta non desta al momento particolari preoccupazioni in considerazione della qualità e della quantità degli interventi effettuati dalla nuova società di gestione con gli apparecchi ad essa consegnati.

Il contratto stipulato peraltro prevede, come di consueto, penali e variabili di costo dipendenti dall'effettivo adempimento da parte della società di gestione degli obblighi contrattuali, misure che verranno applicate,

qualora se ne riscontri la fattispecie, con il dovuto rigore. Il nuovo contratto prevede una commissione di vigilanza incaricata proprio di verificare la rispondenza della realtà operativa alle esigenze pattuite in sede contrattuale. La commissione è già operante, sta verificando e continuerà a verificare puntualmente ogni fase dell'attività

Non ritengo necessario riferire nuovamente in modo particolareggiato sull'*iter* relativo alla gara esperita il 10 dicembre 1997, anche se alcune informazioni le fornirò, dal momento che su tale punto ho già diffusamente riferito nella citata seduta del 24 aprile scorso. Desidero semplicemente ribadire che la piena legittimità formale e sostanziale del contratto stipulato con la società SOREM nel pieno rispetto della legislazione vigente, italiana e comunitaria, è stata sancita con la registrazione del medesimo da parte della Corte dei conti avvenuta il 21 gennaio 1998. Ritengo che su tale questione, definita una volta per tutte, non sia opportuno ritornare più, altrimenti dovremmo accettare il fatto che il sistema di controlli amministrativo-contabile previsto dal nostro ordinamento non è efficace e non ha valore provante.

Non è accettabile che elementi accertati, chiariti e verificati nelle sedi proprie (sui quali peraltro ho fornito una molto analitica informazione ad entrambi i rami del Parlamento) vengano continuamente messi in discussione. Comunque, al punto in cui siamo, credo che risultino di gran lunga più rilevanti altre valutazioni, sulle quali mi soffermerò in relazione alla reale operatività della nuova società (credo che questo sia quel che conti), sulla quale ho comunque già riferito qualche elemento, e allo stato di adempimento degli obblighi contrattuali. Ripeto comunque che fornirò elementi essenziali sull'affidamento del contratto, considerato che ci sono delle specifiche richieste da parte degli onorevoli interroganti.

È da chiarire preliminarmente che i quattro Canadair di nuovo tipo di proprietà della Protezione civile, acquistati nel 1994, erano stati affidati con un'ordinanza di Protezione civile alla SISAM in estensione della convenzione che quest'ultima aveva in atto per l'esercizio degli apparecchi di vecchio modello, CL215, di proprietà del Ministero per le politiche agricole. Si trattava di cinque apparecchi ai quali si sommavano due apparecchi del medesimo tipo posseduti direttamente dalla società e noleggiati dal predetto Ministero. La flotta Canadair con il tempo si è ridotta per quanto riguarda i CL215 a causa di tre incidenti nei quali sono andati distrutti altrettanti apparecchi del Ministero per le politiche agricole, mentre è cresciuta per quanto riguarda i CL415, passati da quattro nel 1995 a sei nel 1997, a otto nel 1998. I due nuovi velivoli sono stati consegnati alla società di gestione il 25 giugno di quest'anno.

La flotta complessiva conta pertanto al momento otto apparecchi di nuovo tipo e quattro di vecchio tipo. Il rischieramento previsto nella direttiva '98 (quattro CL215 e cinque CL415 operativi su sei) non teneva conto dell'ingresso in linea dei due nuovi velivoli, dei quali non era nota, al momento dell'elaborazione della direttiva, l'effettiva data di consegna. Per l'impiego dei due nuovi apparecchi è stata attivata la prevista estensione del contratto di gestione dei precedenti sei velivoli e il rischieramento

verrà modificato e potenziato di conseguenza (anche su questo argomento darò risposta a specifici quesiti al termine delle mie informazioni).

Mi limito a specificare che la validità degli obiettivi che l'amministrazione si poneva nel rivedere gli impegni previsti dal disciplinare tecnico e nel contenere i costi hanno trovato conferma nel fatto che la transazione successivamente effettuata con la SISAM (per il pagamento del periodo di servizio effettuato fino al 31 dicembre 1997) si è conclusa con un significativo ribasso sui costi fatturati, con un risparmio complessivo quantificabile in circa 13 miliardi di lire.

Non va dimenticato, inoltre, per quanto riguarda gli aspetti tecnici, che la tanto contestata questione del numero di equipaggi - tre per apparecchio per tutto l'anno, ritenuto irrinunciabile dalla precedente società di gestione - non trova riscontro in nessun altro paese gestore di Canadair. In Francia, paese con rischio, in alcune zone, analogo al nostro, risultano disponibili addirittura meno di due equipaggi per aereo su media annuale.

I tempi delle gare europee sono notoriamente lunghi. Per questa ragione si scelse di far scattare l'eventuale passaggio dalla SISAM al vincitore della gara, che poteva essere un'altra società durante i mesi invernali, quando il rischio incendi è più limitato. Mi pare opportuno precisare che al momento in cui fu bandita la gara - che ricordo discendeva da un obbligo di una legge del Parlamento e anche dal rispetto di una precisa pronuncia del Consiglio di Stato - non esisteva in Italia alcun'altra società in grado di gestire apparecchi Canadair, poichè il Ministero per le politiche agricole e il Dipartimento della protezione civile detenevano tutti gli esemplari di questo velivolo esistenti in Italia, oltre ai due di proprietà della stessa SISAM, che quindi operava in condizioni oggettive di monopolio.

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

Alla luce di quanto sopra e al fine di consentire una reale procedura concorsuale per la quale vari soggetti nazionali si erano dichiarati interessati con note formali, il bando di gara prevedeva l'accertamento di alcuni requisiti essenziali e contemplava un tempo di 120 giorni in caso di consegna scaglionata degli aeromobili, come poi è avvenuto, per consentire all'eventuale vincitore di ottenere le certificazioni richieste ed adeguare la propria struttura all'esercizio dei Canadair. Tra i requisiti essenziali figurava la licenza di lavoro aereo.

Dopo una complessa procedura, per la quale faccio rinvio a quanto particolareggiatamente già comunicato in quest'Aula il 24 aprile scorso, tre ditte citate furono invitate alla gara indetta per il 10 novembre 1996. La gara andò deserta.

È necessario ricordare nuovamente le condizioni in cui ciò avvenne e la situazione che si verificò in seguito. L'amministratore unico della SO-REM si presentò il 10 novembre in tempo utile presso la sede del Dipartimento della protezione civile per depositare la propria offerta, ma fu trat-

tenuto da un ufficiale giudiziario e dall'allora amministratore delegato della SISAM, comandante Bigoni, per la notifica di un atto giudiziario.

Nonostante le proteste dell'amministratore della SOREM, che segnalava l'esigenza di depositare l'offerta entro l'orario di scadenza, l'ufficiale giudiziario insistette sulla necessità di notificare immediatamente l'atto che si rivelò essere un ricorso della SISAM contro la gara. Tutto ciò provocò il ritardo della consegna dell'offerta rispetto all'orario di consegna, come verbalizzato e regolarmente agli atti; il ritardo fu di nove minuti.

La società Elifly non presentò alcuna offerta. La SOREM, con la presentazione tardiva e non valida della propria offerta, manifestò comunque inequivocabilmente la propria volontà di partecipare alla gara.

La SISAM manifestò altrettanto inequivocabilmente la propria indisponibilità in tal senso proponendo ricorso al Tribunale amministrativo regionale del Lazio, chiedendo l'annullamento, previa sospensiva dell'esecuzione della lettera di invito, di tutta la procedura concorsuale, contestando il relativo capitolato tecnico, fino ad affermare che con la presentazione di un'offerta essa sarebbe incorsa – cito testualmente – «nella sicura impossibilità di un puntuale adempimento delle prestazioni dedotte in contratto». Tale posizione venne ribadita dalla SISAM, con nota datata 8 novembre 1997, nella quale dichiarava l'interesse alla gestione del servizio, ma l'impossibilità di formulare offerte per le motivazioni esposte nel ricorso al giudice amministrativo. Appare evidente che tale ricorso ha costituito dichiarazione esplicita di non accettazione delle condizioni richieste dall'amministrazione. Tali condizioni non potevano essere modificate dal momento che, come previsto dal decreto legislativo n. 157 del 17 marzo 1995 di recepimento della direttiva 92/50 della CEE, qualora una gara vada deserta è autorizzato il ricorso alla trattativa privata a condizione – si tratta di una condizione ovvia – che ciò avvenga sulla base del disciplinare tecnico della gara; qualunque modifica si manifesterebbe infatti come turbativa della gara stessa. Tale vincolo rendeva difficoltoso per l'Amministrazione coinvolgere nella trattativa la SISAM, alla luce delle motivazioni del ricorso pendente che si incentravano proprio sulla contestazione del disciplinare tecnico.

Ogni dubbio è stato comunque fugato quando, con nota del 28 novembre 1997, la SISAM, nel ribadire il proprio interesse alla gestione del servizio, manifestò la propria volontà di esplorare soluzioni economiche e tecniche alternative a quelle proposte dalla Protezione civile: tale affermazione escludeva automaticamente la SISAM dalla procedura di trattativa ai sensi del citato decreto legislativo n. 157 del 1995. In data 5 dicembre 1997 venne stipulato un contratto triennale con la società SOREM.

Mi soffermerò ora sulle novità contenute nel capitolato tecnico posto a base della gara e del conseguente contratto.

In primo luogo, esso prevede la riduzione da tre a due del numero di equipaggi per velivolo, come in tutti gli altri paesi con flotte di Canadair.

In secondo luogo, è prevista l'introduzione del concetto di riserva logistica con indicazione del numero di velivoli da tenere costantemente



operativi: quattro su sei e successivamente cinque su otto, in caso di estensione del contratto. Questo deve essere assicurato anche per inefficienze dovute a manutenzione programmate o non programmate. Ripeto, si tenga presente che il dato medio di efficienza dei velivoli Canadair CL415 del 1997 è stato appunto di quattro velivoli su sei.

In terzo luogo, è prevista l'applicazione di penali in caso di mancato rispetto delle prestazioni previste dal contratto: efficienza media annuale, efficienza giornaliera, prontezza operativa.

In quarto luogo, viene stabilita la costituzione di una commissione di vigilanza sugli adempimenti contrattuali.

Tali novità – come già più volte ribadito – sono in linea con i contratti esteri, consentono consistenti risparmi a fronte di una operatività adeguata alle esigenze e non inferiore a quella effettivamente assicurata con il precedente contratto. Le esigenze manutentive, ordinarie e straordinarie nonchè i tempi relativi alle operazioni di decollo, atterraggio e rifornimento degli apparecchi rendono la riserva logistica, oggi espressamente prevista, una necessità operativa di fatto.

In relazione ai costi, il nuovo contratto triennale prevede un onere triennale di 40.499 milioni equivalenti ad un costo per ora di volo comprensivo degli oneri di manutenzione pari a 8.600.000 lire. Tale costo per il medesimo tipo di apparecchio e per le medesime condizioni ammontava precedentemente a 12.644.000 lire; quindi, si è ottenuta una riduzione di 4 milioni di lire per ora di volo, ripeto, con esattamente le stesse condizioni operative.

Parlando di costi è opportuno far riferimento anche al costo per ora di volo dei velivoli di vecchio tipo tipo CL-215, per i quali nei contratti stipulati dal Ministero per le politiche agricole con la SISAM nel marzo 1998 e valevoli fino al 12 luglio 1998 si prevede il costo per un'ora di volo pari a 12.604.000 lire per gli aerei di proprietà del Ministero e pari a 13.575.000 lire per i velivoli a noleggio.

Si è reso necessario evidenziare anche il costo operativo degli apparecchi di vecchio modello, CL-215, per comprendere le ragioni che hanno portato il Governo a stabilire in una Conferenza di servizi, tenutasi il 18 luglio scorso tra il Dipartimento della protezione civile, il Ministero del tesoro e il Ministero per le politiche agricole, la progressiva dismissione di tali velivoli a fronte di un contestuale incremento – fino a dieci apparecchi – della flotta di nuovo tipo (CL-415), che all'epoca contava sei apparecchi: il settimo e l'ottavo sono già stati consegnati, come già ricordato, nel giugno 1998. Tale scelta strategica non si basa solo su ragioni economiche, ma trova fondamento anche sui dati tecnici, in quanto il raffronto fra l'operatività dei due tipi di velivoli mostra un rapporto di lanci per missioni fra le due e tre volte migliore per i CL-415.

Il combinato di queste valutazioni tecniche ed economiche riscontrato ed approvato in sede di Conferenza di servizi è stato recentemente, autorevolmente riscontrato dal Parlamento quando, durante l'iter di conversione del decreto-legge n. 6 del 1998 ha accolto un emendamento governativo che autorizzava il Ministero per le politiche agricole ad investire

nel potenziamento della propria flotta di elicotteri i proventi della dismissione degli ultimi due velivoli di sua proprietà. Dismissione che, in ottemperanza a quanto stabilito nella menzionata Conferenza di servizi, deve avvenire celermente, ma contestualmente al raggiungimento del numero prefissato di dieci aerei di nuovo tipo.

Al riguardo, si rende noto che dal momento che il contratto di gestione stipulato con la SISAM dal Ministero delle politiche agricole scadrà, come ho già detto, il prossimo 12 luglio, il Dipartimento della protezione civile ha accelerato l'esercizio dell'opzione di acquisto preceduto da esercizio diretto, operativo degli ulteriori due apparecchi, prevedendo una loro immediata operatività (il primo velivolo dal 16 luglio; il secondo velivolo entro l'ultima decade di luglio) mediante una procedura detta di *wet lease in* direttamente dalla società costruttrice, prevedendo un'apposita e specifica estensione del contratto in atto con la SOREM. La decisione di accelerare l'opzione che avrebbe dovuto essere esercitata il prossimo anno scaturisce da questa particolare situazione ed è stata adottata non appena acquisite le necessarie disponibilità finanziarie assegnate con il provvedimento di assestamento del bilancio del 1998. La soluzione individuata consentirà di disporre dei velivoli in un tempo eccezionalmente breve rispetto alla norma, utile per la campagna in corso.

Avendo riscontrato, tuttavia, inefficienze e criticità nel dispiegamento complessivo dell'apparato di lotta agli incendi boschivi in particolare nelle operazioni a terra, il Ministero per le politiche agricole ha indetto per oggi, 10 luglio, un'ulteriore Conferenza di servizi per valutare l'opportunità e le modalità di un eventuale prolungamento nell'impiego dei CL-215 fino al termine della campagna 1998. Va precisato che tutto ciò non contraddice l'esito della Conferenza di servizi tenutasi nel 1997 allorchè questa aveva previsto la dismissione dei CL-215 a fronte di una flotta di CL-415 pari a 10 apparecchi efficienti. Questo numero non sarà ancora raggiunto operativamente neppure con l'ingresso in linea dei nuovi due apparecchi dei quali si è anticipato l'acquisto - ripeto, il primo di essi sarà operativo a metà luglio (quindi, fra pochi giorni) e il secondo entro la fine di luglio - giacchè tre velivoli dei sei trasferiti dalla SISAM alla SOREM ancora non risultano operativi per le ragioni che di seguito illustrerò e solo uno di essi potrà essere impiegato presumibilmente a partire dalla seconda metà del mese di agosto.

La flotta di velivoli CL-415...

MELONI. Non ho capito: si parla della seconda metà di agosto, di quest'anno, spero!

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Le darò tutte le spiegazioni tra breve.

MULAS. È la data, che ci spaventa: il 15 agosto!

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La flotta di velivoli CL-415 operativi, attualmente composta da 5 aeromobili... (*Il senatore Mulas conversa con la senatrice Fumagalli Carulli.*) Senatore Mulas, mi scusi, ma mi ha fatto una domanda ed in questo istante le sto fornendo il dato numerico operativo: la ringrazierei se mi volesse prestare un po' di attenzione.

Ripeto: stiamo parlando dei CL-415, i nuovi aerei, di cui in questo momento – come ho detto – ne sono operativi cinque, che diventeranno sei il 15 luglio, sette alla fine del mese e otto ai primi di agosto.

MULAS. Lei ha parlato del 15 agosto.

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. No; le sto ripetendo i dati. Diventeranno otto operativi ai primi di agosto, però avendone sei a metà luglio. Anticipo una informazione che, in risposta alla sua interrogazione, avrei fornito alla fine: abbiamo un impegno con la regione Sardegna, in base al quale il CL-415 operativo dal 15 di luglio sarà stanziato in tale regione ed entro la fine di agosto ad esso se ne aggiungerà un altro, in aggiunta ai CL-215 che sono già operativi ma che hanno qualche difficoltà dal punto di vista della loro capacità di risposta.

Quello che volevo precisare è, quindi, che avremo otto aerei operativi dall'inizio di agosto, che diventeranno nove dalla seconda metà del mese, ma avrebbero dovuto essere dieci, perchè quello è il numero totale degli aerei della flotta di cui disponiamo. Mi accingo adesso a spiegare perchè non tutti e dieci sono contemporaneamente operativi.

Il contratto stipulato con la SOREM – anche questo è oggetto di alcune specifiche richieste da parte degli interroganti; mi rendo conto che vi sto prendendo moltissimo tempo, però, le domande sono moltissime (15 interrogazioni con domande multiple) ed io devo dare le risposte – prevedeva l'esercizio operativo di quattro velivoli sui sei allora esistenti, estensibili a cinque su otto con l'aggiunta dei due nuovi apparecchi che dovevano essere consegnati nel corso dell'anno, consegna completata con le necessarie certificazioni degli aeromobili il 25 giugno 1998. Il Dipartimento della protezione civile ha preso in carico i propri velivoli in data 31 dicembre 1997 dalla SISAM e li ha affidati in custodia alla nuova società di gestione, la SOREM, senza che tuttavia questa potesse impiegarli in attesa dei necessari adeguamenti tecnico-operativi previsti dal contratto e per i quali, come ho già detto, disponeva di 120 giorni di tempo dalla formale consegna; eravamo d'inverno, le esigenze operative erano ovviamente limitate. Tale formale consegna ha avuto luogo solo dopo la regolare registrazione del contratto, stipulato il 5 dicembre, che è avvenuta da parte della Corte dei conti il 21 gennaio 1998. La consegna formale dei primi 5 velivoli è avvenuta il 22 gennaio; il sesto aeromobile, mancante di un particolare componente, è stato consegnato il 5 marzo.

A norma di contratto, la società doveva diventare operativa entro 120 giorni, vale a dire entro il 22 maggio 1998. Tale tempo era valutato come congruo per la predisposizione delle strutture tecnico-operative richieste,

ivi compreso il reperimento degli equipaggi necessari per garantire l'operatività degli apparecchi previsti dal contratto, e per l'ottenimento delle relative certificazioni. Il contratto prevedeva l'operatività fino al 24 giugno di quattro velivoli al giorno su sei e dal momento in cui fossero entrati in linea i nuovi apparecchi l'incremento a cinque velivoli efficienti per giorno. Nei fatti, alla SOREM sono stati consegnati il 22 gennaio 5 aeromobili e il 5 marzo il sesto aeromobile; dei sei velivoli consegnati, solo tre risultavano efficienti, dal momento che sugli altri tre, non appena avviata la verifica di efficienza dopo l'ottenimento del certificato relativo, vennero riscontrate avarie gravi dovute alla mancata preservazione dei motori che richiedevano, a detta della ditta costruttrice, lo «sbarco» dei medesimi e l'invio per operazioni di manutenzione straordinaria al costruttore. Due di questi apparecchi sono rientrati in linea operativa il 2 luglio ed il terzo sarà disponibile non prima - è quello a cui facevo riferimento - della seconda metà di agosto. Dei tre apparecchi efficienti consegnati alla SOREM, inoltre, due risultavano prossimi alla scadenza della manutenzione triennale detta «dei 36 mesi» e non potranno essere recuperati all'operatività prima del mese di agosto il primo e del mese di settembre il secondo. La SOREM, in realtà, ha avuto quindi a disposizione solo tre aerei efficienti fino al 25 giugno e, a partire da quella data, 5 aerei efficienti in considerazione del recupero dei due dei tre apparecchi inefficienti, dell'arrivo dei 2 nuovi apparecchi, che portavano la flotta ad 8, e della contestuale sospensione di operatività di due velivoli per la manutenzione triennale che ho ricordato.

Alla luce di quanto sopra, la SOREM ha di fatto garantito una operatività quantitativamente superiore a quella prevista dal contratto (prima 3 e poi 5 aerei) a fronte di una flotta non consegnatagli nelle condizioni pattuite.

Prima di entrare nel merito dell'accertamento delle responsabilità di quanto illustrato, è opportuno fare un cenno anche alla qualità delle prestazioni fornite dalla predetta società. I dati, puntualmente resi noti ed altrettanto puntualmente e sorprendentemente ignorati da tutti, parlano per i CL-415 di 111 missioni effettuate dal 20 giugno all'8 luglio, con 1082 lanci, pari a 10 lanci per missione, che è il massimo livello operativo per questi velivoli.

Gli aerei - lo ricordo - sono stati rischierati nelle basi previste dalla direttiva antincendi e nei giorni di maggior crisi hanno operato simultaneamente 5 velivoli, esattamente quelli previsti dalla direttiva '98, cioè tutti quelli disponibili, compresa la riserva logistica, dimostrando così la più che soddisfacente capacità operativa della nuova società.

In ogni caso, ovviamente, una valutazione complessiva sulle prestazioni fornite dalla SOREM sarà effettuata dall'apposita commissione prevista dal contratto e un giudizio compiuto verrà dato al termine della campagna estiva, anche se i controlli avvengono continuamente.

Non posso far a meno di ribadire in questa sede, per l'ennesima volta, i dati reali, i riferimenti documentali, gli adempimenti di legge, che segnano il delicato passaggio della gestione dei Canadair di proprietà

del Dipartimento della protezione civile dalla vecchia alla nuova società di gestione. Si tratta di un percorso coerente con i principi della legalità e della buona amministrazione e che sotto il profilo operativo – dati alla mano, li ho appena illustrati – non può che essere giudicato, almeno al momento, positivamente.

L'unica inefficienza da criticare è, semmai, l'assoluta, ormai dimostrata, nostra incapacità di assicurare la puntuale divulgazione dei dati di fatto che vengono sistematicamente ignorati, ma questo avviene anche durante la gestione delle emergenze. Io non so come fare a far recepire le informazioni corrette.

Devo ricordare, proprio per dovere, che anche in quest'Aula, in occasione delle precedenti interrogazioni, in sede di replica alla mia relazione – e faccio presente che le procedure del Senato non consentono un ulteriore intervento del rappresentante del Governo – da parte di un onorevole senatore sono state avanzate delle pesanti insinuazioni di carattere personale, poi riprese da organi di stampa anche in questi giorni. Alcuni articoli di giornale parlano di «trame oscure», adombrate dall'asserita comune nascita nel comune di Gissi dell'amministratore della SOREM, dell'ex ministro della protezione civile Gaspari e del capo del Dipartimento della protezione civile. A parte il fatto che essere nati in un comune qualsiasi d'Italia non credo che costituisca di per sé reato, ma questi oscuri scenari poggiano sul nulla, dal momento che il dottor Andrea Todisco, capo del Dipartimento della protezione civile, è originario di Trieste, non è nato quindi a Gissi e in Abruzzo non ha mai risieduto. Questo per dire qual è il livello dell'informazione. Non è questa disinformazione, è qualcosa di peggio. (*Commenti del senatore Bornacin*). È la dimostrazione più lampante di come questa vicenda sia stata oggetto di strumentalizzazioni, tanto insistenti da non poter essere giudicate che estremamente allarmanti e tali da poter far pensare ad una vera e propria campagna diffamatoria sull'operato dell'amministrazione dello Stato. È incomprensibile il comportamento di alcuni rappresentanti dei mezzi di informazione che, dopo interviste durate ore e suffragate con dati, cifre e documenti, danno seguito successivamente a voci diffamatorie tanto gravi ed infondate, senza procedere mai nemmeno ad una verifica delle fonti.

Faccio presente che su questa vicenda, in relazione ad una smentita particolarmente rilevante e ostinatamente ignorata, per la prima volta il Dipartimento della protezione civile si è visto costretto a presentare un esposto all'Ordine nazionale dei giornalisti nei confronti di un importante quotidiano di rilievo nazionale.

Cito un altro recente episodio, anche questo riportato da qualche interrogante: la denuncia che un'associazione di consumatori avrebbe presentato ieri – così riferiscono alcuni giornali – sostenendo che la SOREM sia attualmente in fase di liquidazione. L'amministratore della citata società, che non è in liquidazione come attestato da apposito certificato rilasciato dalla camera di commercio di Pescara in data di ieri, ha annunciato la presentazione di una propria querela per i danni di immagine derivanti.

Sono veramente fiducioso, onorevoli senatori, del fatto che la riproposizione in questa Assemblea dell'analitica descrizione di un procedimento complesso, tanto sotto il profilo giuridico quanto sotto quello tecnico, con l'ufficialità e la solennità che quest'Aula conferisce, dissuada in futuro anche gli organi di informazione dal ripercorrere la strada della superficialità e della polemica prima che siano stati acquisiti e valutati gli elementi oggettivi del caso.

In relazione alla vertenza con la precedente società di gestione, attualmente oggetto di un'indagine tecnico-economica da parte di una commissione costituita nel gennaio 1998 dal Dipartimento della protezione civile, è opportuno fare presente che dall'esame della documentazione prodotta dalla SISAM, unitamente alla domanda di ammissione alla gara, emersero rilevanti difformità rispetto a quanto la società doveva assicurare a termini di contratto, in particolare in relazione al numero degli equipaggi effettivamente presenti, che è uno dei punti di maggiore contestazione del nuovo capitolato. La commissione, come già riferito in quest'Aula, incontra difficoltà nell'acquisizione della documentazione da parte della SISAM e al momento è in attesa di un riscontro in materia fiscale, ottenuto il quale potrà concludere i propri lavori. Tra le citate difficoltà vale la pena di ricordare che la SISAM ha invocato la tutela della riservatezza dei dati personali per non rispondere ad un quesito sul numero dei piloti impiegati e il Dipartimento della protezione civile ha dovuto acquisire una favorevole deliberazione dell'apposita Autorità sulla *privacy* per superare l'ostacolo.

L'amministrazione è venuta inoltre a conoscenza di recente del contenuto delle relazioni svolte dalle apposite commissioni d'inchiesta, istituite in occasione degli incidenti mortali verificatisi negli anni scorsi ad apparecchi del Ministero per le politiche agricole, gestiti dalla SISAM. Da tali relazioni risulterebbero carenze gravi, passibili inoltre di rappresentare inadempienze anche sotto il profilo contrattuale. Tale opinione discende da alcune affermazioni contenute, ad esempio, nel verbale della commissione d'inchiesta sull'incidente verificatosi in località Villarello, in provincia di Savona, del quale si riportano alcuni stralci. «L'incidente, pur addebitabile alla causa professionale, ha le sue radici nel più ampio contesto professionale e gestionale della compagnia: in altre parole, i risultati dell'indagine espletata fanno ritenere causa concorrente alla maturazione di tale tragico errore professionale dell'equipaggio la critica situazione gestionale dell' esercente, cui occorre ascrivere una non corretta pratica addestrativa e operativa. Quanto da ultimo esposto» – cito sempre da questa relazione della commissione d'indagine – «viene dettagliato nell'annesso resoconto d'indagine in cui la commissione ha sintetizzato evidenze in ordine all'incongrua gestione dell' esercente in settori particolarmente critici sotto il profilo professionale di tale specialità (addestramento, operazioni, manutenzione, sicurezza del volo). La commissione ha maturato la convinzione che nella genesi dell'incidente il concorso di tali fattori esterni sia da ritenere altamente determinante».

Pare opportuno sottolineare il rilievo e la gravità di simili affermazioni, contenute in atti ufficiali di inchieste, prodotti da commissioni totalmente estranee alla Protezione civile. Alla luce di quanto sopra, appaiono pertanto quantomeno discutibili le invettive ripetutamente mosse da parte del personale SISAM nei riguardi del nuovo gestore, tutte incentrate sulla denuncia di presunte carenze operative e tecniche. Al riguardo, è opportuno rilevare che il personale SISAM, che ha sempre operato con grande coscienza ed impegno, ha ritenuto almeno in parte di farsi promotore di una campagna di contestazione della Protezione civile, assumendo come errato presupposto che l'intendimento di procedere ad una gara sia stato da essa assunto autonomamente e non – come invece è stato – in seguito a precise deliberazioni del Consiglio di Stato, confermate dal Parlamento. Ricordo che il Parlamento imponeva indifferibilmente entro il 31 dicembre 1997 l'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio dei Canadair.

È appena il caso di fare presente che il personale SISAM non rischiarebbe mai il posto, essendo stato prima richiesto dalla SOREM, dove alcuni sono transitati, e successivamente avendo sottoscritto un vantaggioso accordo con l'Alitalia, che ne prevede l'inquadramento alle medesime condizioni economiche godute alla SISAM, anche se con qualifiche inferiori.

Credo che, dopo tutte queste premesse, io debba spiegare il motivo per cui alcuni dei velivoli CL-415 non sono operativi e si sono determinati i problemi che ho descritto.

Il 12 dicembre 1997, una settimana dopo la stipula del contratto con il nuovo gestore, che decorreva dal 1° gennaio 1998, il Dipartimento della protezione civile comunicò alla SISAM il programma di massima per le operazioni di riconsegna dei 6 velivoli CL-415 di sua proprietà. Il programma prevedeva l'esecuzione delle operazioni di preservazione dei motori di tutti gli aeromobili per i giorni dal 22 al 24 dicembre. Il 15 dicembre la SISAM si dichiarò pienamente d'accordo sul programma proposto e il 19 dicembre, nel comunicare alla Protezione civile che la preservazione dei motori non avrebbe permesso – ovviamente – l'impiego in eventuali necessità ed emergenze (ma eravamo in pieno inverno), chiese nuovamente l'indicazione delle date dalle quali ciascun aeromobile avrebbe dovuto essere posto in stato di preservazione, domandando anche che venisse specificato quale livello di preservazione doveva essere effettuato. Ribadisco che tali date erano già state indicate nella nota del 12 dicembre (quindi, era inutile che venissero richieste); il 24 dicembre la Protezione civile replicò indicando che il livello di preservazione doveva essere quello previsto per un fermo macchina superiore ai 30 giorni e che tutti i velivoli dovevano essere riconsegnati preservati il 31 dicembre, come già richiesto settimane prima, e che per 2 di essi – per i quali era in corso la riconvalida del certificato di navigabilità da parte del Registro aeronautico italiano – le operazioni di preservazione dovevano essere effettuate dopo i voli di riconvalida, ma comunque sempre entro il 31 dicembre. Il 30 dicembre, giorno precedente a quello stabilito per la riconsegna degli

aeromobili e la cessazione del contratto vigente, la SISAM rese noto di avere iniziato le operazioni di preservazione il 29 dicembre e di prevederne il completamento per il 7 gennaio. Comunicò altresì che non aveva potuto procedere al rinnovo dei certificati di navigabilità dei 2 velivoli indicati, a causa di una agitazione sindacale dei propri piloti, che un velivolo risultava inefficiente per mancanza di un componente antincendio – non si capisce dove fosse finito – e che l'intera flotta sarebbe stata disponibile per la consegna non appena completate le operazioni di preservazione e l'installazione del componente mancante. Rese noto, poi, di non voler richiedere oneri aggiuntivi per questo programma che, peraltro, era compreso nel contratto e nei suoi compiti.

L'amministrazione, per acconsentire all'offerta, avrebbe dovuto formalizzare in qualche modo una proroga dell'affidamento degli apparecchi alla SISAM e non disponeva di un adeguato strumento amministrativo; ciò sarebbe inoltre avvenuto – e non era possibile – in carenza di copertura assicurativa. Il 31 dicembre, quindi, i rappresentanti della Protezione civile procedettero alla formale presa in consegna dalla SISAM dell'intera flotta di 6 velivoli, per 3 dei quali non era stata effettuata la preservazione, e i velivoli – come ho già detto – furono assegnati in custodia alla nuova società. Quest'ultima, ottenute le necessarie certificazioni nei tempi previsti dal contratto, su indicazione delle ditte costruttrici dei velivoli e dei motori, ha avviato l'operazione di sbarco dei medesimi per il necessario ripristino nei tempi già indicati. Allo slittamento dei tempi per la preservazione, che verrà contestato alla SISAM in sede di contenzioso, va aggiunto – come già accennato – che due apparecchi risultarono, al momento del passaggio, prossimi alla scadenza della manutenzione triennale, che viene usualmente programmata nei mesi di minore impiego, cioè quelli invernali. I costi di tale manutenzione peraltro sarebbero stati coperti dal contratto allora vigente. Questa programmazione ha fatto sì che la nuova società abbia dovuto avviare la manutenzione triennale in concomitanza con la campagna antincendi per la sopraggiunta scadenza del termine prefissato. Su questa materia mi pare che i dati da me riferiti imporranno, in sede di contenzioso, di andare a verificare responsabilità operative e costi relativi. Non è assolutamente accettabile, tenuto conto dei lunghi mesi invernali e del fatto che l'impiego comincia nei mesi primaverili, che proprio quei mesi debbano essere utilizzati per le operazioni di grande manutenzione. Ci sono, quindi, gravissime responsabilità nella gestione precedente di questi velivoli, sulla quale andremo a fondo.

Un'altra informazione è relativa all'impiego degli aerei CL-215 da parte della società SISAM. Nel periodo 20-30 giugno, ed in ciascun giorno di tale periodo, sono stati dichiarati in efficienza tutti e quattro gli apparecchi. I velivoli impiegati hanno però effettivamente operato solo in cinque di questi dieci giorni, effettuando 11 missioni con 16 lanci. A mero titolo di raffronto, ricordo che i velivoli CL-415 gestiti dalla società SOREM nel medesimo periodo, a fronte di un'efficienza dichiarata oscillante nel primo periodo da uno a quattro velivoli complessivi, hanno operato per nove giorni, effettuando 42 missioni per 400 lanci. Il Corpo



forestale dello Stato è stato invitato ad approfondire le cause della limitata operatività degli apparecchi a fronte dell'efficienza dichiarata.

Per rispondere ad uno specifico quesito circa l'opportunità di affidare la gestione dei CL-415 all'Aeronautica militare, rendo noto che tale richiesta è stata avanzata formalmente dalla Protezione civile con due note, una del 26 novembre 1996 e, l'altra del 20 gennaio 1997. Il Ministero della difesa, che gestisce con grande efficacia un numeroso contingente di elicotteri e i quattro G-222 impegnati nella campagna antincendio, ha dichiarato, con nostro rammarico, con nota del 23 gennaio 1997, l'impraticabilità di tale percorso in considerazione della necessità di costituire un'apposita ed esclusiva linea di volo e di manutenzione, non impiegabile alternativamente per l'espletamento dei fini propri delle Forze armate.

Mi soffermo su un ultimo argomento che ha suscitato ulteriori polemiche e che è anche oggi oggetto di interrogazioni: il numero di equipaggi di cui dispone la nuova società. Premettendo che i dati sull'operatività resi noti e più volte oggi ripetuti, dovrebbero rendere irrilevante qualsiasi approfondimento in questo campo, visto che gli aerei ci sono, volano e operano bene dimostrando da soli che la società è in grado di operare con gli apparecchi di cui dispone, faccio presente che l'impegno contrattuale prevede la disponibilità di due equipaggi per ogni aereo operativo. Di fatto, la società ad oggi dispone di cinque aerei efficienti e non dei sei previsti e, ai sensi del contratto, dovrebbe garantire pertanto, solamente otto equipaggi, quattro su sei aerei operativi. Questi equipaggi sono operativi presso la SOREM, tanto che, nelle punte di massima crisi, hanno volato tutti e cinque gli aerei contemporaneamente. Ulteriori tre equipaggi sono già stati reperiti ed il perfezionamento dei contratti è previsto entro la fine della corrente settimana, con l'obiettivo di disporre di equipaggi sufficienti in anticipo rispetto a quando entrerà in linea il sesto apparecchio, disponendo anche di un ulteriore equipaggio di riserva. Si fa presente, come già detto, che i due nuovi velivoli dei quali si è anticipato l'acquisto, quelli che saranno operativi, ripeto, il primo il 15 luglio e il secondo entro la fine dello stesso mese, al fine di poter essere inseriti da subito nella linea operativa, verranno gestiti per la campagna 1998 in regime di *wet lease in* dalla società costruttrice, come consentito da apposite circolari ministeriali, e disporranno pertanto di personale proprio in aggiunta a quello SOREM, che ne coordinerà esclusivamente la logistica.

Questo meccanismo di *wet lease in*, a scanso di ulteriori equivoci o incomprensioni, è stato applicato in primo luogo perchè non rientrante nella previsione di estensione del contratto. Ciò infatti avrebbe richiesto un nuovo atto, il cui perfezionamento avrebbe comportato tempi amministrativi incompatibili con la campagna 1998. Inoltre, la registrazione in Italia degli aeromobili avrebbe richiesto un tempo altrettanto incompatibile con le esigenze di pronto impiego. Tali inconvenienti sono stati risolti con la procedura individuata. Questo – ripeto – significa che la stessa società costruttrice che fornisce gli aerei li gestirà con un'autorizzazione del

RAI già pervenuta fino alla fine della campagna estiva; poi verranno perfezionati il trasferimento degli aerei e la loro gestione ordinaria.

Quanto, inoltre, alla questione della richiesta dell'estensione dell'autorizzazione giornaliera da sei a otto ore per equipaggio, si fa presente che essa viene richiesta ogni anno (non è una novità di quest'anno) e che peraltro è prevista dalle norme in vigore in tutti i paesi. In Francia è addirittura una facoltà del comandante dei Canadair. Essa è stata avanzata per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza nelle quali fossero in pericolo vite o beni ambientali di particolare pregio. Il Ministro dei trasporti ha dato immediatamente il suo assenso alla concessione, in presenza delle citate condizioni.

Avviandomi alla conclusione del mio intervento, devo indicare la strategia che il Governo vuole seguire per fronteggiare le gravissime conseguenze che gli incendi verificatisi hanno causato nel tessuto socio-economico delle zone colpite, oltre che l'irreparabile danno ambientale registrato.

Risulta particolarmente grave la situazione nell'entroterra siracusano, sulla costa ionica, in provincia di Reggio Calabria, e in alcune zone della Sardegna. Intere famiglie di agricoltori si sono trovate prive dei mezzi necessari per la sussistenza immediata. La gran parte dei terreni percorsi dal fuoco, infatti, non è boscata, ma ad uso agricolo, in particolare in Calabria ed in Sicilia.

La tipologia di alcuni degli incendi più gravi (focolai multipli, sviluppo nelle ore serali, nelle giornate di forte vento) porta a dedurre agevolmente l'origine dolosa. In questo senso ricordo l'impegno, annunciato due giorni fa alla Camera dei deputati, dal presidente del Consiglio dei ministri Prodi per un prossimo inasprimento delle pene in materia di incendi boschivi, ma sulla normativa tornerò in seguito.

Il Governo intende seguire il percorso già esistente nella normativa: le regioni interessate risultano avere già avviato gli accertamenti necessari ai fini dell'applicazione dei benefici della legge n. 185 del 1992. Tale disposizione legislativa prevede il ricorso ad un'ampia gamma di aiuti per tutte le tipologie di danno agricolo.

Per quanto riguarda, invece, le esigenze di ordine diverso, il Consiglio dei ministri delibererà, nella seduta di oggi, la dichiarazione dello stato di emergenza ai sensi della legge n. 225 del 1992 per le aree colpite delle regioni Sicilia, Sardegna e Calabria. Si seguirà il modello più volte applicato negli ultimi tempi, ricorrendo ad ordinanze di protezione civile per le operazioni di primo sostentamento alle popolazioni e alle attività produttive colpite, lasciando poi eventualmente ai citati meccanismi della legge n. 185 del 1992 il compito di provvedere ad un più organico ristoro delle situazioni di danno all'agricoltura.

Queste ordinanze verranno emanate – se, come credo, stamani il Consiglio dei ministri dichiarerà lo stato di emergenza – non appena avuto un riscontro delle fattispecie dei danni verificatisi, indagine che abbiamo avviato anche attraverso le prefetture delle province interessate.

L'emergenza di questi giorni ha peraltro evidenziato la necessità di verificare puntualmente, ed eventualmente aggiornare, le disposizioni impartite con la direttiva '98 che – come ho già detto – non risulta totalmente attuata. A tal fine, verranno promossi incontri – alcuni si sono già svolti – tra le regioni, la Protezione civile e i corpi operativi, per potenziare ulteriormente gli apparati di prevenzione, avvistamento e spegnimento da terra e dall'alto, già attivati.

Ho già ricordato che l'Esercito, ad esempio, ha ulteriormente potenziato su richiesta della Protezione civile il proprio concorso con ulteriori quattro elicotteri. La stipula, che spero veramente sia imminente, come annunciato dai responsabili regionali, di nuove convenzioni con i Vigili del fuoco consentirà di potenziare ulteriormente le reti di distaccamenti stagionali, che è un deterrente fondamentale all'opera degli incendiari.

Le tre regioni maggiormente colpite, peraltro, dispongono di un piano regionale antincendi boschivi in vigore. Le misure in essi contenute saranno nuovamente verificate d'intesa con le regioni e modificate ove opportuno.

Il meccanismo esistente è complesso, come non può non essere ogni sistema che preveda il concorso di più soggetti, ma tale complessità non può essere intesa esclusivamente come fattore negativo.

Le inefficienze riscontrate, le carenze di raccordo e coordinamento, dovranno ancora una volta essere verificate e possibilmente risolte, ma non abbiamo altra strada che non quella della cooperazione tra Stato e regioni in questo campo, come nel più ampio settore della Protezione civile. È un cammino rispetto al quale non possiamo certo tornare indietro. Strutture operative statali integrate con l'apporto degli enti locali, che dev'essere ottimizzato e reso più funzionale, soprattutto dove sconta un bagaglio storico di inefficienza più pesante.

Il ruolo e il coinvolgimento del volontariato di Protezione civile, anche nel Centro-Sud, è un segnale importante del fatto che questa nuova cultura della responsabilità è un seme vitale che deve crescere.

È necessario dare atto del contributo essenziale che il volontariato specializzato ha dato in queste giornate di emergenza, come peraltro in ogni occasione, confermando ancora una volta il proprio ruolo fondamentale nell'ambito del servizio nazionale della Protezione civile.

Si badi bene a non interpretare questo dato di fatto come una debolezza dello Stato: il concorso del volontariato di Protezione civile è previsto dalla legge n. 225 del 1992, è incentivato e coordinato negli schemi di pianificazione di emergenza, è l'elemento che consente un migliore e più puntuale controllo del territorio ed è soprattutto un patrimonio di enorme valore (non solo sociale ma anche operativo) per il nostro paese. Anche in questo campo l'azione del Governo si impegnerà con rinnovato rigore con l'assenso delle regioni che, per il tramite del gruppo di lavoro degli assessori alla Protezione civile con i quali continuamente ci incontriamo, hanno già avanzato proposte operative. Su questo argomento devo dire che certamente abbiamo bisogno di una revisione della normativa.

È agli atti del Senato un disegno di legge predisposto dal senatore Manfredi, il quale ha già avviato il suo percorso. Io ho avuto occasione di riferire, nella discussione preliminare tenutasi nella Commissione affari regionali il mio parere sostanzialmente positivo, sia pure evidenziando la necessità di qualche ritocco tecnico, che non mi pare rilevante nell'ossatura del provvedimento, su questo disegno di legge. Io ho parlato anche con il Presidente della Commissione ambiente affinché il disegno di legge venga ammesso prontamente all'esame e, siccome tra l'altro esso è anche il frutto di una lunga riflessione di quando il senatore Manfredi era il capo del Dipartimento della protezione civile, credo che individui e centri alcuni dei problemi essenziali, precisando meglio compiti delle regioni e dello Stato, dando legittimità all'intervento dei Vigili del fuoco, prevenendo proprio anche quell'inasprimento delle pene cui faceva riferimento anche l'intervento del Presidente del Consiglio alla Camera due giorni fa. Da parte mia esprimo la totale disponibilità del Governo a favorire un *iter* veloce di questo provvedimento.

Rispondo adesso – chiedo scusa, è veramente la fine – a qualche specifico quesito che non rientrava nelle questioni generali.

In relazione ai quesiti posti dal senatore Mulas, faccio presente che il rischieramento su Pisa dei quattro G-222 discende dalle necessarie condizioni tecniche di operatività, dipendenti dal mantenimento in esercizio di un'apposita linea di manutenzione, con specifico riferimento all'impiego per lo spargimento di sostanze ritardanti: non è possibile dislocarli su vari aeroporti del territorio nazionale perchè bisognerebbe moltiplicare le linee di manutenzione. Le linee per il carico dei materiali ritardanti sono da sempre state operative nella base di Pisa dove queste strutture sono attive.

Come ho già detto l'operatività dei velivoli CL-215 schierati ad Alghero è sì ridotta, ma non annullata ed è comunque, per fortuna, migliorata a partire dal 30 giugno.

Ho già riferito che non risponde al vero che i CL-415 sono trattenuti a Ciampino.

Per quanto riguarda la sperimentazione dei nuovi metodi, collegata all'impiego dei nuovi apparecchi, il Dipartimento della protezione civile ha sempre valutato con favore tale opportunità. Ci dispiace, per esempio, che non sia andata a buon fine la sperimentazione di una struttura particolare, un serbatoio speciale da collocare sugli elicotteri pesanti CH-47, che – se funzionante – ne avrebbe significativamente aumentato l'operatività, ma i riscontri sono stati purtroppo negativi. Contiamo di poter sperimentare nei prossimi giorni un nuovo dispositivo sugli elicotteri che eviti la necessità di questo secchiello pesante che in alcuni casi ne rende molto difficile (oltre che pericolosa) l'operatività. Si tratta di un dispositivo di lancio mirato diretto, di una sorta di cannoncino che consente di fare lanci puntuali ad alta pressione dell'acqua, ci auguriamo di riuscire a sperimentarlo proprio in Sardegna. Tale sistema avrebbe anche il vantaggio di poter intervenire in modo puntuale nelle zone dove vi sono case e nei centri abi-

tati, nonchè nei centri delle città dove peraltro i Canadair o i mezzi ordinari non possono intervenire perchè farebbero più danni che benefici.

Ho già detto che il CL-415, che sarà operativo dalla metà di luglio, sarà dislocato in Sardegna. un secondo velivolo sarà disponibile dalla fine di luglio, come peraltro concordato con la medesima regione.

In relazione alle perplessità espresse dal senatore Monticone, credo di aver chiaramente illustrato le giuste ed inderogabili esigenze di economicità, che sono cosa ben diversa dalla ricerca del risparmio fine a se stesso e le richieste valutazioni tecniche confermano, dati alla mano, che esse non sono andate a discapito della sicurezza nè dell'operatività.

Al senatore Bornacin preciso che l'operatività entro 90 giorni era richiesta in caso di consegna di tutti gli aeromobili in un'unica soluzione. In caso di consegna scaglionata tale termine, nel contratto, era di 120 giorni, come ebbi già occasione di illustrare in quest'Aula lo scorso 24 aprile. Ricordo che la Protezione civile ha consegnato cinque apparecchi il 22 gennaio ed il sesto il 5 marzo.

La decisione di inviare i motori in avaria all'estero è stata adottata da una commissione tecnica composta anche da rappresentanti delle ditte costruttrici dei velivoli e dei motori. Si è trattato di una procedura straordinaria per accelerare l'utilizzazione dei motori non rientrante nelle operazioni manutentive previste dal contratto. L'idoneità dei piloti e della relativa formazione viene certificata dal prescritto esame svolto alla presenza di un ispettore della direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti. I dati operativi riferiti testimoniano, peraltro, l'oggettiva qualità dei piloti impiegati.

L'intervento della SISAM non è configurabile come richiesta eccezionale, ma rientra nell'ambito dell'attività programmata con la direttiva '98.

In relazione ai compensi corrisposti ai piloti, si ritiene di fare osservare che ciò rientra nell'autonoma responsabilità del soggetto gestore e non è passibile di influenzare il costo del contratto.

In relazione alla richiesta avanzata dai senatori Manfredi e D'Alì circa la necessità di assicurare la tempestività dell'intervento (in particolare sul territorio della regione siciliana), faccio presente che il dispiegamento di tre Canadair sulla base di Reggio Calabria nell'ambito del complessivo rischieramento dell'intera flotta consente di assicurare tale tempestività, compatibilmente con le esigenze del momento. Devo informare il senatore Manfredi del fatto che nel 1995 tentammo di avviare uno sforzo straordinario per assicurare la tempestività degli interventi: qualche risultato è stato raggiunto ed abbiamo continuato ad andare avanti in questa direzione. Però, quando si verificano 60-70 richieste contemporanee di intervento, è inevitabile che in alcuni casi l'intervento non può che essere tardivo di fronte ad una disponibilità di mezzi aerei che non consente di intervenire contemporaneamente su tutti.

Ai senatori Meduri e Bevilacqua faccio presente che il dato da essi riferito circa l'attesa di trenta ore prima dell'arrivo dei mezzi sugli incendi sviluppatisi in Calabria, desunti con ogni probabilità dalla stampa, non

corrisponde a verità, dal momento che il giorno 1° luglio il primo velivolo è intervenuto a meno di due ore dalla prima chiamata e il giorno 2 luglio, particolarmente critico, il primo mezzo è intervenuto dopo cinque ore dalla richiesta; che sono comunque tante.

Complessivamente nei giorni di massima crisi sono intervenuti numerosi mezzi Canadair, anche se a talune richieste non è stato possibile dare corso per le ragioni che ho già detto.

Infine, al senatore Meloni confermo quanto ho concordato in occasione di un recente incontro avuto con l'assessore regionale Onida circa l'intenzione di schierare in Sardegna il prossimo Canadair CL-415, che entrerà in linea di volo intorno al 15 luglio.

Vi ringrazio molto per l'attenzione e per la pazienza, e sono fiducioso che nelle repliche vorrete tener conto degli elementi che oggi ho nuovamente portato alla vostra attenzione.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Sottosegretario.

**Repliche  
interroganti  
ore 10,29**

Ricordo agli interroganti che il tempo massimo previsto per la replica è di 5 minuti.

MULAS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MULAS. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, nella mia breve esposizione tenterò di essere sereno per rispettare, come ci ha ricordato il Sottosegretario, la solennità dell'Aula, ma sono costretto ad essere sereno perchè le parole sono insufficienti ed inadeguate a rappresentare in quest'Aula, che è anche severa oltre che solenne, l'amarezza mia, e non soltanto mia ma di tutto il popolo sardo, che vede diminuire inesorabilmente il suo patrimonio più prezioso, il patrimonio ambientale; anche perchè ci sono state delle vittime, si sono avuti dei danni enormi in agricoltura.

Siamo esterrefatti di fronte alla leggerezza con la quale è stato affrontato tutto il problema che riguarda la lotta agli incendi. La mia prima interrogazione risale a metà giugno e prende lo spunto proprio da una dichiarazione del Ministero dove si diceva che i Canadair in Gallura non erano più necessari in quanto negli anni precedenti; questo proprio grazie alla presenza dei Canadair, era diminuito enormemente il numero degli incendi, adesso invece afferma che i Canadair sono presenti a Olbia: a me non risulta, a meno che non vi siano stati dislocati ieri o oggi; fino all'altro giorno i Canadair mancavano a Olbia. Lei ci dice che sono presenti a Pisa, perchè esistono le condizioni di operatività per la manutenzione; non riusciamo a capire, se ad Olbia le condizioni di operatività per la manutenzione esistevano l'anno scorso, due anni fa, tre anni fa, perchè tali condizioni siano venute a mancare ora?

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Quelli sono altri aerei.

MULAS. Io sto parlando di mezzi per gli incendi; se dobbiamo andare nel tecnico, chiamiamo i tecnici e ci diranno esattamente quello che è necessario fare. Noi abbiamo preso atto del fatto che ad Olbia, in Gallura, esistevano dei mezzi antincendio validi, che avevano dato dei risultati validissimi, ed improvvisamente questi mezzi sono venuti a mancare. Lei ci dice che sono a Pisa, ma Pisa non è Olbia, questo è il problema: o gli incendi si combattono al momento in cui cominciano a divampare oppure per la vegetazione presente in Sardegna intervenire anche solo un'ora dopo diventa pressochè inutile. Lei poi ci ha parlato di ritardi non di trenta ore, ma di cinque ore, immaginiamoci che cosa succede. Ma ancora più preoccupata è stata la mia interrogazione, perchè a sostegno del fatto che i Canadair non fossero più in Gallura c'è stata una dichiarazione da parte dell'ispettorato forestale di Tempio Pausania, che ha detto testualmente: esistono due fattori che tranquillizzano l'allarme incendi: il primo, che si sono registrate in Sardegna maggiori piogge, e ancora se ne prevederebbero (questa è una dichiarazione ufficiale in una conferenza stampa); siccome le condizioni meteorologiche saranno favorevoli, le piogge spegneranno gli incendi e non sono più necessari i Canadair!

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Di chi è questa dichiarazione?

MULAS. Dell'ispettorato dipartimentale delle foreste di Tempio Pausania.

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Un organismo regionale.

MULAS. Sì. Non dispone di Canadair, quindi stava logicamente giustificando il fatto che i Canadair fossero stati allontanati da Olbia. Ma ancora più pericoloso e preoccupante è il secondo fattore addotto da questo ispettorato, che ha detto testualmente: la massiccia presenza della processionaria ha distrutto ormai quasi tutti i boschi della Sardegna, ha mangiato il fogliame e quindi, gli incendi non possono andare avanti visto che manca la vegetazione: i Canadair non sono più necessari! E dopo una settimana, abbiamo visto quello che è successo. Questa è la superficialità con la quale è stato affrontato il problema degli incendi in Sardegna. Ricordo, perchè sono stato direttore sanitario dell'ospedale di Olbia, che proprio per la superficialità con la quale sono stati affrontati gli incendi ho dovuto assistere oltre 15 pazienti poi deceduti a causa delle gravi ustioni.

Sentire il Governo, ai vari livelli, dire che tutto è tranquillo mi è sembrato un po' troppo preoccupante. Ero convinto che quelli fossero i tempi

più bui, ma stiamo tornando a quei tempi. Sentire le sue risposte in questi che sono definiti tempi nuovi indubbiamente ci preoccupa.

Ma ciò che è ancora più preoccupante è che è finita, evidentemente, una prima amara illusione – come risulta dalle interviste concesse in Sardegna da vari organi di Governo – che i sardi hanno pagato sulla loro pelle, ovvero che gli incendi in Sardegna fossero finiti. In realtà non è così e purtroppo ci stiamo rendendo conto di questo. È finita anche una seconda illusione alla quale i sardi non hanno mai creduto, quella sulla qualità e sull'efficienza del sistema anticendio. Ci stiamo accorgendo che l'apparato non funziona, che le cose non vanno bene e gli incendi continuano come prima. Se in alcuni anni ci sono state delle diminuzioni credo che ciò sia dovuto esclusivamente ad un fatto naturale: quando un incendio passa in una determinata zona, prima che si ripresentino le condizioni perchè gli incendi avvengano con la stessa drammaticità passano degli anni; la vegetazione ha bisogno di tempo per ricostituirsi e questo ha fatto sì che in alcuni anni vi sono stati dei dati migliori.

Qui sorge spontanea una domanda. Chi ha interesse ad alimentare gli incendi? Chi ha interesse a rallentare la crescita turistica ed economica della Sardegna? Perchè questo è il problema. Ci poniamo questa domanda perchè i dati a sostegno sono tanti: l'inefficienza dei trasporti, l'insufficienza dei collegamenti e i freni ambientali posti dal Ministero dell'ambiente, che si preoccupa di fare cose utili come i parchi e poi dimentica tutto quello che c'è intorno ai parchi, la natura che viene devastata. Noi non riusciamo a capire come si possano creare dei parchi dove poi gli incendi distruggono tutto; ricordo inoltre gli scioperi perenni che si verificano periodicamente proprio quando la presenza turistica è maggiore nonchè il fatto che gli incendi poi si verificano sempre nelle zone dove il patrimonio ambientale è di incomparabile bellezza oppure nelle zone dove c'è il turismo internazionale e si crea quindi una immagine negativa della Sardegna.

Così gli incendi continuano a distruggere l'economia della Sardegna, la già penosa economia agricola della Sardegna che vede distrutti i campi, i boschi e il bestiame. Questa è la situazione nella quale ci troviamo.

Infine, la deludente pianificazione degli interventi. L'ha detto anche lei, signor Sottosegretario: «adotteremo misure utili», evidentemente non ci sono. «È necessario affinare il meccanismo di collegamento fra terra ed aria», evidentemente questo collegamento non esiste. «La Sardegna è in procinto di sottoscrivere...», evidentemente non ha sottoscritto. E qui inizia il gioco dello scaricabarile. Il Governo tenta di scaricare sulla regione. Ma qui abbiamo le affermazioni dei Verdi che accusano la Protezione civile di aver scelto per guidare gli aerei una ditta senza piloti e chiedono la rimozione dei responsabili della Protezione civile. Il senatore Manconi, portavoce dei Verdi, rincara la dose affermando che la Protezione civile non ha una adeguata strategia anticendio.

È vero quindi che è in ritardo la Sardegna; è vero che è in ritardo l'assessorato regionale, però è anche vero che manca una strategia globale della Protezione civile. Abbiamo poi la replica dell'assessore sardo che af-



ferma: «noi in Sardegna non abbiamo necessità di Canadair da rottamare, quelli arrivati infatti non sono entrati in funzione». E lei, onorevole Sottosegretario, ha utilizzato metà del suo tempo per giustificare tutti questi ritardi. Il fatto che alla fine abbia concluso dicendo che per la Sardegna sarà decretato oggi lo stato di emergenza significa evidentemente che in Sardegna vi è una situazione di emergenza. Signor Sottosegretario, lei ha poi affermato che si intende sperimentare in Sardegna l'impiego di nuovi mezzi aerei: non vorremmo questo tipo di attenzione nei confronti della Sardegna bensì lo sviluppo dei progetti di prevenzione che invece mancano o sono gravemente carenti.

Ricordo che l'allora sottosegretario per la protezione civile Fumagalli Carulli si era recata in Sardegna e che erano state elaborate delle mappe dove si evidenziavano le zone a maggior rischio, la conclusione è che ora abbiamo le mappe, eppure gli incendi continuano a divampare come se non fosse accaduto nulla.

Quindi, noi aspettiamo. Indubbiamente ci fa piacere che sia stato decretato lo stato di emergenza, però il dato ufficiale è che i pochi boschi rimasti in Sardegna continuano a bruciare, e a metà luglio ci sentiamo dire che l'ultimo mezzo di intervento entrerà in funzione a metà agosto, e il collega Meloni ha sottolineato che il Sottosegretario si è tenuto un po' «leggero» perchè ha menzionato il mese ma non l'anno. Non sto esagerando. Questa è la realtà. È da molto tempo che sentiamo sempre le stesse promesse: «faremo». Noi vorremmo, anzichè sentire coniugare i verbi al futuro, vedere risultati concreti affinché le nostre popolazioni non siano eternamente sottoposte al grave rischio degli incendi.

In conclusione, la Sardegna subisce un'altra inaccettabile e imperdonabile sconfitta sul piano ecologico, economico e d'immagine, ma da questa vicenda escono pesantemente sconfitti il Governo e la regione che si sono dimostrati inadeguati a combattere il grave fenomeno.

Oltre a lamentare la carente e deludente organizzazione delle energie e l'assenza totale di prevenzione, ci saremmo aspettati una chiarezza maggiore, nella sua risposta, rispetto al futuro – e ci auguriamo tempestivo – intervento dello Stato. Non può continuare a dirci che tutto va bene a Pisa. In questo modo non potremo mai trovarci d'accordo. Non basta: io credo che ovunque esista un aeroporto possono essere create le condizioni di operatività per la manutenzione. La Sardegna ha tre aeroporti con le condizioni ideali per far volare gli altri aerei, per cui possono volare anche i Canadair e tutti gli altri mezzi antincendio. Noi vogliamo che la Sardegna sia dotata in tempi utili di tutti i mezzi indispensabili affinché gli incendi non continuino a distruggere una regione che già negli anni precedenti ha subito una sconfitta che speriamo non debba ripetersi anche quest'anno.

**PRESIDENTE.** Avverto che il senatore Robol ha rinunciato ad intervenire in replica in relazione all'interrogazione n. 3-02063.

Ricordo che i senatori hanno cinque minuti di tempo a disposizione per replicare.

BORNACIN. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* BORNACIN. Signor Presidente, la ringrazio di avermi richiamato all'osservanza dei limiti di tempo: evidentemente ho a disposizione un tempo brevissimo per replicare ad un intervento *record*, ovvero alla più lunga risposta ad un'interrogazione che credo si sia mai verificata nella storia del Parlamento italiano. Penso infatti che le interrogazioni non abbiano mai avuto tanta attenzione da parte di un rappresentante del Governo, e il mio tono non è ironico. Avrei però preferito l'intervento del presidente del Consiglio Prodi il quale, su una vicenda di questo genere, pensa di cavarsela con qualche breve risposta al *question time* presso la Camera dei deputati.

Vorrei rispondere per fatto personale alla vicenda che lei, onorevole Sottosegretario, ha testè ricordato, riportata anche dalla stampa, che io chiamo la Gissi *connection*, ovvero la nascita del dottor Todisco a Gissi. Ho con me la lettera che molto gentilmente il Sottosegretario mi ha inviato il 24 aprile scorso nella quale si afferma, in risposta ad una mia interrogazione, che il dottor Todisco è nato a Trieste. Io le risposi allegandole ancora una volta l'articolo apparso su «La Padania», datato 21 marzo 1998, nel quale è stato affermato quanto ho detto: tra l'altro, messo in bocca anche ad un tal Luciano Diadoro, che in passato è stato socio di Giuseppe Spadaccini, amministratore della società SOREM Srl.

Ho appreso dalla stampa quanto vi ho riferito e prendo atto che il dottor Todisco non è nato a Gissi, ma egli evidentemente deve rifarsi in qualche modo ai giornali che hanno pubblicato queste notizie; infatti, se vuole tutelare la sua onorabilità, deve rivolgersi a chi ha pubblicato notizie che, secondo quanto il signor Sottosegretario afferma, non sono corrispondenti al vero.

Le ripeto, signor Sottosegretario – come ho già detto anche in sede di conferenza stampa l'altro giorno – che è pronto un mio esposto alla magistratura romana sulla vicenda della gara SISAM-SOREM. Le dirò di più, signor Sottosegretario: intendo presentare una proposta per la costituzione di una commissione di inchiesta su questa vicenda, perchè le garantisco che non sono assolutamente tranquillo, nonostante le sue affermazioni e – sono convinto di ciò – la sua estrema buona fede.

La sua risposta è stata lunga ed articolata. Non voglio ritornare sulla gara e sulle sue procedure. Vorrei solo ricordarle, onorevole Sottosegretario, quanto lei afferma, che il 15 dicembre la società SOREM è arrivata con un ritardo di 9 minuti perchè è stata trattenuta da un ufficiale giudiziario. Le rammento che, quando si partecipa ad una gara, si viene registrati all'entrata e poi ci si può anche presentare 15 o 20 minuti dopo. Mi risulta tuttavia che l'ufficiale giudiziario di cui lei parla abbia consegnato quell'atto all'amministratore delegato della SOREM proprio perchè non riusciva a recuperarlo nonostante tutta una serie di interventi e di ri-

cerche. Allora, proprio quella mattina forse vi è stata l'unica possibilità per recuperarlo.

Nella sua risposta dell'11 febbraio ad alcune interpellanze presentate alla Camera dei Deputati, lei ha affermato – cito testualmente – che «...è prevista una operatività totale della società aggiudicataria entro 90 giorni dall'affidamento degli aerei... Il 22 gennaio 1998 sono stati consegnati alla SOREM 5 Canadair, poichè uno al momento non è operativo. Pertanto è da quella data che decorrono i 90 giorni menzionati». Lei afferma che, poichè la consegna era totale, cioè dei 6 aerei, i giorni diventavano 120, e quindi dal 22 aprile si arriva al 22 maggio. Ebbene, mi risulta che la società SOREM il 21 aprile scorso abbia scritto una lettera alla AN-PAC, alla APPL, alla UGL ed alla FIT CIS, in cui afferma: «Come noto la nostra società dovrà esercitare per la prossima stagione antincendio i velivoli CL-415 della Protezione civile. Per far ciò è nostra intenzione usufruire della professionalità e conoscenza tecnica di chi ha già operato per lungo tempo in questo tipo di operazioni. Per quanto sopra con la presente desideriamo invitarvi ad un tavolo di discussione per definire le norme contrattuali per i piloti che desiderassero poter espletare la loro funzione presso di noi». E poi concludono indicando i numeri telefonici per stabilire una data di incontro. Tale lettera è preceduta da un'altra del 10 aprile 1998 inviata al Ministero dei trasporti, nella quale tra l'altro si dice: «...a tutt'oggi la scrivente società non ha reperito sul mercato italiano, o della Comunità europea, nessun pilota abilitato al velivolo CL-415. Pertanto ...la scrivente sarà costretta a rivolgersi al mercato extracomunitario».

Ora, se i 90 giorni scadevano il 22 aprile, francamente mi sembra strano che la società scriva prima il 10 aprile e poi il 21 aprile alle organizzazioni sindacali che non ha i piloti e che è alla loro ricerca.

In un'altra «letterina» sulla società SOREM, datata 16 giugno 1998 (quindi, evidentemente successiva al 22 maggio), il Ministero dei trasporti scrive al Ministero delle politiche agricole: «a cura dell'ufficio brevetti ed abilitazioni risultano aver avuto la convalida all'abilitazione ... i seguenti piloti canadesi: Casselman, La Vallee, Audy e Boutin», il che significa che sono piloti stranieri, e poi aggiunge: «i seguenti piloti comandanti Vianello Bruno, Silva Giancarlo, Casselman e copiloti Bandini Stefano e Micalizzi Giuseppe hanno completato l'addestramento operativo per missioni sul fuoco». Ciò significa che fino al 16 giugno costoro non avevano l'addestramento operativo per missioni sul fuoco: questa è la società che ha vinto la gara!

Mi risulta per giunta, signor Sottosegretario, che il capitolato tecnico per la SOREM, come da lei giustamente ricordato, prevedeva un minimo di cinque aerei operativi dall'alba al tramonto. Sempre nello stesso capitolato si prevedevano almeno due equipaggi per ogni aereo, quindi 10 in tutto, non solo per evitare l'usura dei piloti, anche questa da lei ricordata, ma anche perchè esiste un monte ore settimanale di 24 ore estensibile solo per emergenze straordinarie (cosa che credo sia stata richiesta anche dalla Protezione civile). Mi risulta, mi smentisca se sbaglio, che la SOREM dispone attualmente di sette equipaggi completi, composti da due coman-

danti italiani pensionati Alitalia, quattro comandanti canadesi e uno francese, più sette copiloti italiani. Credo che con questi sette equipaggi, ad oggi, la SOREM non sia in grado di coprire neanche ciò che era previsto nel capitolato.

Per quanto riguarda il costo dei piloti italiani e dei piloti stranieri, è vero che ognuno all'interno dei propri contratti fa quel che crede, mi risulta però che i piloti italiani guadagnino, per operazioni di questo tipo, circa 10-11 milioni al mese e che i contratti della SOREM prevedano invece per il comandante, circa 18.000 dollari al mese più le spese. Mi sembra che tale cifra sia di molto superiore a quella corrisposta ai piloti italiani. Va tutto bene, si tratta di contratti interni, ma da qualche parte la società SOREM i soldi li dovrà pur prendere. In qualche maniera, secondo me, tali oneri ricadranno sul contratto con la Protezione civile.

Quanto al giudizio sulla gara, penso che non le sia sfuggita una nota stampa rilasciata il 7 luglio 1998 dalla forestale dal titolo: «È la protezione civile che sbaglia. Respinte le accuse di Todisco. Fanno a scarica barile». In questa nota stampa la forestale, e non io, dichiara: «La Protezione civile, invece, affidando, con uno strano appalto, la gestione dei Canadair ad una società priva di piloti e tecnici, è costretta a far partire i suoi aerei da Roma-Ciampino», e anche da Reggio Calabria, perchè mi risulta che la SOREM sia abilitata ad operare oltre che in quell'aeroporto della Capitale anche a Reggio Calabria, con tutti i disagi che lei comprenderà molto meglio di me. Infatti, per arrivare sul fuoco da Roma-Ciampino in Sicilia, ci vogliono almeno tre ore, un po' meno da Reggio Calabria (anche se non di molto). Si tratta di una dichiarazione della forestale, di un corpo dello Stato, non del senatore Bornacin.

Allora, signor Sottosegretario, non posso che dichiararmi insoddisfatto della sua risposta e ribadirla quanto detto in apertura. Mi rivolgerò alla magistratura italiana affinché faccia chiarezza e mi auguro che tutto sia chiaro e pulito. Soprattutto, chiederò una Commissione d'inchiesta parlamentare su questa vicenda.

Per quanto riguarda invece la normativa sul riordino della protezione civile, non posso che essere d'accordo con lei. Sa che ero relatore sul disegno di legge in materia nella Commissione bicamerale affari regionali, la quale ha espresso sullo stesso all'unanimità un parere favorevole. Mi risulta che a tutt'oggi tale disegno di legge, nonostante la sua buona volontà, e l'unanime parere favorevole di una Commissione bicamerale, non sia neppure nel calendario della Commissione ambiente: il che sinceramente, sul limitare della chiusura dei lavori del Senato, mi sembra particolarmente grave.

MANFREDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANFREDI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'argomento predominante che mi ha colpito nella risposta del

Sottosegretario, e che quindi costituisce anche il motivo più invadente delle interrogazioni, è quello che riguarda l'efficienza della società SOREM. Non desidero entrare nel merito della questione, ne ha già parlato il collega Bornacin, ritengo che anche altri interroganti affronteranno ancora il problema della vera o presunta efficienza di tale società anch'io in materia ho delle perplessità, ma ritengo che il problema sia molto più ampio e molto più preoccupante nel suo complesso.

L'intera situazione della lotta agli incendi boschivi, che costituisce uno dei rischi predominanti in Italia per l'intera Protezione civile, presenta ancora moltissimi aspetti sui quali non possiamo ritenerci soddisfatti. Innanzi tutto perdura una sovrapposizione e una frammentazione di competenze (rilevata anche dalla Corte costituzionale nel 1995 con l'invito a porvi rimedio). Vi è poi una carenza nella prevenzione a tutti i livelli, prevenzione intesa sia come difesa del suolo sia come dissuasione nei confronti di coloro che possiamo definire genericamente piromani, cioè coloro che appiccano il fuoco. Ma in molte regioni vi è anche una insufficienza di mezzi e di strutture per la lotta da terra e tale insufficienza non è soltanto quantitativa ma anche qualitativa. In troppe regioni c'è ancora una carenza di formazione soprattutto per quanto riguarda i volontari.

Rilevo però anche una preoccupante disattenzione, per non parlare di indisciplina, nel campo delle procedure di tutto il complesso riguardante la lotta al fuoco, le quali dovrebbero invece essere standardizzate ed automatizzate.

Rilevo ancora l'insufficienza - è questo uno degli aspetti che ritengo più grave di una corretta sinergia tra forze a terra e mezzi aerei. A proposito di questi ultimi, li ritengo determinanti per la lotta al fuoco. Non voglio sminuire l'importanza degli interventi da terra, ma ritengo che l'intervento con mezzi aerei sia determinante per una lotta efficiente al fuoco nei boschi. Ebbene, in questo campo noto che perdura una sovrapposizione di competenze tra Stato e regioni, anche se la legislazione, sia pure ancora imperfetta, determinerebbe una presumibilmente chiara suddivisione di competenze. Le regioni utilizzano, e hanno sempre utilizzato, dei mezzi leggeri, che possono anche andar bene. Però ho sempre notato che questi mezzi leggeri vengono impiegati in primo luogo con criteri differenti da una regione all'altra e poi, a mio parere, non sempre in maniera corretta. Con l'impiego di questi mezzi leggeri si è cercato di sostituire, laddove ritenuto carente, l'utilizzo dei mezzi dello Stato per spegnere il fuoco. Invece l'impiego dei mezzi leggeri, secondo il mio punto di vista, dovrebbe essere visto in stretto coordinamento con i mezzi pesanti per ricognizione e per guida degli stessi.

Noto anche, sempre a proposito dei mezzi aerei, una sostanziale insufficienza della flotta aerea. Ho l'impressione che da anni ormai, da decenni, cerchiamo di fare «le nozze coi fichi secchi». Si sente parlare di disponibilità di sette o otto aerei, forse raggiungeremo il nono o il decimo: ritengo che in questo campo in Italia forse abbiamo sbagliato clamorosamente la politica della lotta al fuoco. Per un territorio come quello italiano, che presenta i rischi che tutti conosciamo, è necessario, a mio pa-

rere, avere una flotta di mezzi efficienti – attualmente possiamo individuarla nei Canadair – che comprenda almeno venti aerei. La mia è una stima approssimativa, comunque si potrebbe facilmente effettuare uno studio al riguardo. Confrontiamo il costo di questi aerei (se le mie notizie sono aggiornate, un aereo Canadair costa circa 30 miliardi), le spese cioè sia per l'acquisizione sia per la gestione di questi aerei e, con le spese che invece siamo costretti, come sistema Italia, a sopportare per i danni che vengono provocati. È stato stimato che negli ultimi dieci anni, non so se il dato corrisponda al vero, i danni complessivamente provocati dal fuoco ammontano ad oltre 1.800 miliardi, quindi il paragone è anche facile.

Sempre in tema di carenza di mezzi, forse si dimentica che in una situazione di emergenza come questa sarebbe opportuno andare a cercare tutti i mezzi che sono disponibili. Ho letto sul giornale che c'è una società, l'Avianord, che lamenta di avere tre aerei disponibili che non sono stati impiegati in una situazione di emergenza come quella delle settimane scorse, aerei che, leggo dal giornale, sono in grado di essere impiegati sul fuoco con una capacità di liquido estinguente di 2.500 litri. Quindi, mi chiedo se sia forse opportuno poter utilizzare anche mezzi di questo genere con procedure d'urgenza, ma il mio è un auspicio, una notazione.

Sempre in tema di impiego di mezzi aerei, lo ha ammesso anche il sottosegretario Barberi, è molto carente il coordinamento tra le forze a terra e le forze in aria e non c'è, secondo me, un impiego razionale di aerei forse idonei per condurre dall'alto i «mezzi pesanti» dello Stato. Questa carenza di coordinamento ha un duplice risultato negativo, quello di una minore efficienza sul fuoco ma anche di un aumento di rischio degli aerei stessi che volano.

Un'ultima notazione prima di giungere ad un paio di conclusioni. Ho l'impressione che la strategia, anche il Sottosegretario lo ha rilevato, messa a punto per gli anni 1995 e 1996 sia stata vanificata o stravolta. So di una notevole resistenza da parte del Corpo forestale dello Stato nel fare propria quella strategia. Ho l'impressione che in questi anni, soprattutto dal 1997 in poi, abbia prevalso ancora la perplessità del Corpo forestale dello Stato nell'impiego degli aerei secondo questa strategia, che, ricordo, era quella della massima aggressività e tempestività, quasi spregiudicatezza, mentre si sia ritornati alla tecnica delle valutazioni successive a livello provinciale e regionale e quindi a livello di Centro operativo aereo unificato (COAU), che secondo me non possono che essere negative per un impiego del genere. Indubbiamente occorrerebbe avere molti aerei, ecco perchè collego complessivamente la strategia o la politica per la lotta agli incendi boschivi ad un tutt'uno nel quale bisogna, secondo me, avere il coraggio di dire che occorrono più aerei. Occorrono soprattutto più aerei che siano effettivamente efficienti. Quando sento che esistono diversi tipi di mezzi aerei, di velivoli e di elicotteri anche di limitata capacità che vengono impiegati, sovrapponendo il loro impiego a quello dei Canadair, ritengo che questa non sia la politica che dovremmo

attuare. Ritengo che i piccoli mezzi aerei non siano idonei, che il gioco non valga la candela e che sia necessario fare coraggiosamente la scelta di un flotta aerea più numerosa e potente.

PRESIDENTE. Senatore Manfredi, ha raggiunto i dieci minuti.

MANFREDI. Finisco subito, signor Presidente.

Questo è un punto che desideravo sottolineare.

Ringrazio il Sottosegretario di aver espresso un parere positivo sul mio disegno di legge; esso giace in Parlamento dal 1996; giustamente è forse il momento che venga preso in considerazione.

### **Presidenza del presidente MANCINO**

**Cambio di  
Presidenza  
ore 11,01**

(Segue MANFREDI). Il dubbio però, e concludo veramente, è che sia necessaria da parte del Parlamento una valutazione complessiva su tutto il problema della protezione civile.

Ho presentato un disegno di legge per l'istituzione di una Commissione d'inchiesta che non vuole essere un atto d'accusa nei confronti di questo Governo, perchè abbiamo tutti le nostre colpe (e per tutti mi riferisco anche a coloro che hanno operato nei decenni passati), ma è necessario che ci si renda conto di quale sia la situazione e di che cosa si debba fare.

GIORGIANNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIANNI. Signor Presidente, signori colleghi, signor Sottosegretario, la voglio ringraziare per la dotta risposta, anche se le devo dire che non sono completamente soddisfatto per alcune considerazioni di fondo.

È sotto gli occhi di tutti la devastazione del nostro patrimonio boschivo ed edilizio. Abbiamo avuto modo più volte di discutere sull'emergenza Sicilia, che poi è come l'emergenza Sardegna e così via. Oggi lei si è soffermato in maniera molto sistematica, e per alcuni aspetti anche puntuale, sulla reale operatività di questa nuova società, la SOREM, puntando soprattutto sul fatto che essa società ha i requisiti tecnico-logistici richiesti e ha dimostrato di poter porre in atto una piena operatività.

Le perplessità sulla piena operatività non sono solo degli interroganti o della stampa, ma emergono da atti pubblici. Ad esempio: sulla questione della formazione dei piloti, abbiamo rilevato peraltro che quelli impegnati dalla SOREM sono stranieri ed il loro impiego, oltre a determinare una maggiore incidenza economica (che, come ricordava qualche collega

poco fa, sicuramente determina la necessità per la società di sostenere questi maggiori costi) comporta anche altri problemi perchè nelle zone di intervento sul fuoco il personale del corpo forestale non sempre è in grado di assicurare comunicazioni in lingua inglese con i piloti stranieri. Questo non lo affermo io, ma viene evidenziato in un appunto stilato dalla direzione generale dell'aviazione civile e diretto al Ministro dei trasporti e della navigazione; tale appunto, tra le altre cose, evidenzia anche le richiamate carenze nella formazione del personale, quanto meno nella sua programmazione.

Non sono completamente soddisfatto, perchè al di là del fatto che la SOREM abbia o no quell'operatività che gli era contrattualmente richiesta, in ogni caso gli avvenimenti – purtroppo gravi anche per la mia terra, la Sicilia, che come lei sa non vive di industria, ma di turismo, della sua immagine, delle sue bellezze paesaggistiche – oggi hanno gravemente compromesso, «in tempi brevi», questa immagine.

Mi sarei aspettato qualcosa di più, perchè l'incendio è un avvenimento ricorrente: ogni anno ci confrontiamo con questa emergenza in Sardegna, in Sicilia ed in tante altre zone del territorio dello Stato. Se gli effetti sono stati devastanti, una causa ci deve pur essere: forse la programmazione dei nostri interventi non è adeguata. Mi risulta personalmente, signor Sottosegretario, che non solo in Sardegna ma anche da noi in Sicilia e Calabria si sono registrati ritardi intollerabili sulla richiesta di intervento. Palermo, dove ha sede il centro operativo, molto spesso, nella valutazione delle priorità, ha impiegato un po' troppo tempo. I marescialli della forestale, che poi sono quelli che hanno un ruolo nell'identificazione delle priorità, non hanno fornito risposte adeguate e per poter determinare con la repressione dell'incendio anche la prevenzione, evitando l'estensione dello stesso ad altre zone. Abbiamo così registrato in provincia di Messina interventi svolti dopo sei-sette-otto ore dalla comunicazione o addirittura mancanza di intervento e di fronte alle richieste di chiarimenti ci è stato risposto che gli elicotteri non si erano potuti sollevare per le avverse condizioni climatiche, mentre erano impegnati in altre zone.

Il problema vero è quello di affrontare una volta per tutte la questione dell'adeguatezza. Se il contratto che abbiamo instaurato con la SOREM, pur dando atto – e su questo ho molte perplessità – della qualità e della quantità degli interventi, è insufficiente, esso va rivisto. Certo, è encomiabile lo sforzo che il Dipartimento ha fatto per realizzare un risparmio: abbiamo appreso che c'è un risparmio di circa quattro milioni per ora di volo. Questo risparmio però rischia di essere ipotetico nella misura in cui si è costretti a chiedere – lo ricordava anche lei, signor Sottosegretario, sia pure incidentalmente – al Ministero delle politiche agricole di prorogare al 31 agosto il rapporto che quel Ministero ha con la società che gestiva in precedenza il servizio per il Dipartimento della Protezione civile, in modo da consentire una maggiore operatività e una maggiore efficienza negli interventi per la lotta agli incendi boschivi. Leggo infatti in questa lettera (che è in ogni caso del 1° luglio), a sua firma, che gli oneri non rientranti nelle disponibilità finanziarie del Ministero delle politiche



agricole in ogni caso saranno a carico del Dipartimento: anche questi sono costi aggiuntivi, la valutazione che si fa deve essere una valutazione complessiva. Io mi auguro che questa nostra attività di interroganti non si debba ripetere in eterno; siamo stati qui a febbraio, siamo ritornati oggi e i temi sono sempre gli stessi, signor Sottosegretario. Vorremmo dover ritornare domani e dire che rispetto a febbraio, rispetto ad oggi, vi sono elementi di novità positivi e forse c'è qualche cosa da correggere, ma non riprendendo *ab initio* quelle che sono le tematiche complessive; nel suo intervento ha dovuto dare contezza, infatti, poichè i temi di contestazione sono gli stessi, di tutte le richieste di chiarimento da noi inoltrate nelle passate sedute. La ringrazio. (*Applausi dal Gruppo Rinnovamento Italiano e Indipendenti*).

PRESIDENTE. Avverto che il senatore Novi ha rinunciato alla replica con riferimento alla risposta alla sua interrogazione n. 3-02071.

MANCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, poche parole di replica a quanto oggi ci ha riferito il Sottosegretario. Devo innanzitutto osservare che, in base a quanto da quest'ultima autorità ci è stato detto, il nostro paese non è tanto di fronte ad una campagna antincendio, ma è, invece, al cospetto di una campagna da parte della stampa anti-Canadair e quindi anti-Protezione civile, vista l'incidenza determinante del mezzo aereo, come prima è stato detto, nella lotta agli incendi. Mentre infatti lei, signor Sottosegretario, ci ha assicurato che tutto è stato previsto e gestito in modo ottimale, i *mass media* - che peraltro, come è noto, sono, per così dire, dei *fans* nei riguardi dell'attuale Governo - ci hanno inondato, insieme ad altre istituzioni, di notizie molto allarmanti, per non dire molto molto gravi. Mi riferisco a quanto riportato su rilevanti inefficienze di carattere organizzativo e di carattere operativo sulla gestione del servizio antincendi che si sono verificate fin dal febbraio scorso; mi riferisco anche all'asserito clamoroso ritardo nell'intervento dei Canadair; mi riferisco, infine, all'aver indicato, tra le cause dell'inerzia, soprattutto il recente mutamento gestionale dei Canadair. Venendo ora a quanto ho specificamente richiesto con la mia interrogazione, devo dire che non ho avuto risposta, almeno soddisfacente, alla domanda relativa all'incongruenza pertinente al fatto che un'azienda come la SOREM, con un capitale di appena 99 milioni ed una struttura non operativa, sia risultata poi affidataria di un servizio il cui costo preventivo è di circa 120 miliardi.

Non ho avuto poi chiara risposta su un'altra domanda con la quale si volevano conoscere le ragioni per cui lo scorso anno alla SISAM è stato chiesto di rischierare 8 velivoli su Bari, Palermo, Cagliari, Lamezia Terme, Olbia, Reggio Calabria e Ciampino, mentre quest'anno alla SO-

REM è stato chiesto solo di posizionare i velivoli su Reggio Calabria e Ciampino.

In definitiva, poichè con la mia interrogazione si ponevano sul tappeto soprattutto gli auspici per risposte rassicuranti su tutti e tanti dubbi, devo dire che, poichè non ho visto suffragate le da me auspiccate rassicurazioni, non posso purtroppo dichiararmi soddisfatto, se non per il fatto che, in un passo della relazione del Sottosegretario, si è capito chiaramente quanto danno abbia fatto al paese quella corrente di pensiero che ha propugnato, in vari momenti della vita nazionale, la smilitarizzazione di alcune attività, di alcuni servizi. Ora, invece, per bocca appunto di un rappresentante del Governo, cogliamo un forte, fortissimo disappunto per il fatto che la nostra aeronautica militare non abbia potuto aderire alla richiesta di, per così dire, militarizzare il servizio aereo antincendio.

MEDURI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDURI. Signor Presidente, anch'io come il senatore Manca sarò breve nella mia replica poichè ho avuto la sensazione che la lunghissima, addirittura da *Guinness* dei primati, relazione del rappresentante del Governo rispetto alle interrogazioni, e anche la puntualità della stessa, ci abbia chiaramente fatto capire come ci sia l'assoluta consapevolezza da parte del rappresentante del Governo, nella fattispecie del sottosegretario Barberi, di quanto l'assoluta insufficienza con la quale agisce la Protezione civile (e per essa i mezzi e le azioni prodotte rispetto agli incendi e al fuoco che è divampato su gran parte del territorio nazionale) sia stata enorme.

Infatti, abbiamo avuto la sensazione, signor rappresentante del Governo, che per sette ottavi la sua relazione di circa un'ora e mezza sia stata giustificativa di fatti di assoluta inefficienza ed anche di cattivi controlli e di cattive gestioni delle gare d'appalto. Abbiamo anche visto che, tutto sommato come spesso accade in Italia, chi si aggiudica le gare di appalto è totalmente incapace poi di realizzare le opere per le quali si è aggiudicato la gara. Accade spessissimo, purtroppo ormai è quasi un fatto consueto, che nelle grandi opere pubbliche si aggiudichino le gare d'appalto imprese per le quali è in corso la procedura di fallimento, tanto che poi i lavori restano incompiuti. Questo è il caso della società SOREM che, come giustamente sottolineava il collega Manca, si aggiudica con un capitale sociale di 99 milioni una gara di appalto per lavori che prevedono poi una spesa di circa 120 miliardi. Ma non è questo l'aspetto che desidero sottolineare, signor rappresentante del Governo, perchè lo ha già fatto molto brillantemente il collega Bornacin, il quale ha preannunciato che continuerà la sua battaglia anche in altra sede. Senza darle del bugiardo, signor Sottosegretario, vorrei dirle che non è vero ciò che lei ha affermato in ordine ai ritardi registrati negli interventi. Non so se le ore trascorse siano state precisamente 29 o 30, ma certamente non sono state cinque.

Anche se fossero state cinque, come lei ha affermato, si tratterebbe comunque di un ritardo enorme se si considerano i 44 gradi di temperatura e i fortissimi venti registrati in quella giornata. Resta il fatto che vi è un'assoluta incapacità di coordinazione degli interventi, dovuta anche ad una cattiva prevenzione.

Negli anni precedenti sono state stipulate convenzioni da parte del corpo forestale e della regione, vorrei dire sorridendo, senza fare insinuazioni, che una di queste gare per vigilare sul territorio per l'avvistamento degli incendi attraverso mezzi aerei è stata vinta dall'Aereoclub di Pescara che ha svolto un buon lavoro: è capitato spesso che, attraverso interventi immediati, si sia riusciti a spegnere un piccolo fuoco evitando che esso divampasse divenendo un grande incendio. Purtroppo ciò non è avvenuto in questa stagione: sulla costa ionica e sulla costa tirrenica ci sono state addirittura ore in cui la prefettura, la protezione civile e i responsabili della sicurezza hanno pensato, a causa del pericolo imminente, di chiudere la circolazione ferroviaria e autostradale, per esempio tra Bagnara e Reggio Calabria, perchè l'incendio era presente a monte e a valle dell'autostrada, minacciando anche la ferrovia.

Signor Sottosegretario, in Calabria abbiamo avuto una sensazione di grande solitudine, tra l'altro il numero dei velivoli Canadair non è più adeguato rispetto al fronte degli incendi. Credo che occorra rivedere le necessità per adeguare la dotazione dei mezzi. Sono d'accordo con il collega Manfredi: occorre considerare che le regioni insulari e quelle più estreme sono esposte a rischi maggiori essendo difficilmente raggiungibili con tempestività. La Calabria, ad esempio, è esposta al rischio degli incendi, al rischio della criminalità e al rischio di dolosità in alcuni incendi. Ho ricevuto segnalazione che tra gli incendi va annoverato quello che ha colpito venti ettari di terra coltivati a grano e ad avena di proprietà del sindaco del comune di Laureana, Giovanni Carè, del Polo per le libertà, che è una brava persona. Se si fosse trattato di un sindaco dell'Ulivo, in Calabria si sarebbe scatenata la guerra contro la mafia che aggredisce (sic!) solamente i sindaci dell'Ulivo. Abbiamo avuto la sensazione che più di ogni altro questo Governo si sia disinteressato della Calabria, quasi che la nostra regione fosse una strega e il Governo, da buon Torquemada, l'abbia condannata a morte per rogo.

Dichiaro, a nome della mia terra e della mia parte politica, l'assoluta insoddisfazione rispetto a una risposta del Governo che è stata soltanto un tentativo di giustificare le inadempienze che si sono verificate da parte della Protezione civile e che hanno portato ai gravi danni che abbiamo subito.

Signor Sottosegretario, la prego di fare un esame di coscienza a nome del Governo e di operare, almeno in sede di riparazione e di risarcimento di danni, pensando che la Calabria ha diritto ad un'attenzione particolare. In futuro, comunque si dovrebbe operare in modo che quel poco che è rimasto, che può bruciare – perchè ormai è rimasto molto poco da bruciare! – venga in qualche modo protetto. Ad esempio – e concludo veramente il mio intervento – si riesaminino i malefici effetti della legge n. 442 del

1984, che ha fatto in modo che gli operai forestali in Calabria, che erano 24.000 nel 1984, oggi siano diventati meno di 10.000 e vadano diminuendo proprio in forza di quella legge che non ne prevede il reintegro. Noi non vogliamo aumentare il numero dei forestali, ma abbiamo presentato dei disegni di legge, che chiediamo – ufficialmente lo chiedo anche all'onorevole Presidente del Senato – vengano esaminati con sollecitudine, affinché il numero dei forestali rimanga almeno quello che è attualmente e si possa integrare il personale che lascia il lavoro per raggiunti limiti di età; infatti, anche in quel senso va fatta la prevenzione.

Signor Sottosegretario, la ringrazio per la sua risposta, ma devo amaramente dichiarare che sono profondamente insoddisfatto della stessa.

DE LUCA Athos. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE LUCA Athos. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo vi siano due vicende, ma che questa dei Canadair, degli aerei, ha avuto più spazio sulla stampa e ciò sicuramente non ha giovato in tale fase.

Va dato atto, però, al Governo del fatto che oggi stiamo eliminando i regimi di monopolio in tutti i settori di interesse pubblico perché la concorrenza, le gare e gli appalti sono utili in quanto consentono di mettere alla prova le aziende e di vedere chi offre i servizi più efficienti a costi più competitivi. Quindi, va dato atto al Governo del fatto che in questo modo è stata interrotta una situazione di monopolio.

Mi auguro che il prossimo appalto che farà il Governo sia improntato, anche alla luce di questa esperienza, con garanzie tali che consentano di migliorare il servizio e di risparmiare. A tale proposito, non va sicuramente sottovalutato il dato – se non erro dei 13 miliardi che sarebbero stati risparmiati.

Consentitemi di evidenziare, però, che tale vicenda è un po' ai margini della questione. In che senso? Domando ai colleghi e al signor Sottosegretario, e quindi al Governo, se pensiamo veramente che, se vi fosse stato un Canadair in più o anche due in più, in questa fase, avremmo evitato gli incendi e i disastri.

MONTELEONE. Certamente no!

DE LUCA Athos. Mi conforta il parere del collega Monteleone.

Faccio questa domanda perché ho la sensazione che, oltre alla flotta che dobbiamo avere, aumentare e potenziare, sia il sistema che deve funzionare: non è con un Canadair in più o in meno che risolveremo la questione, anche se – ripeto – la quantità fa anche la qualità per quanto riguarda la tempestività. Mi pare che il Governo in qualche modo riconosca il rapporto terra-aria, con questa sintesi e credo che effettivamente si debba rendere più puntuale ed efficiente l'intero sistema.

Voglio citare ai colleghi senatori un paradosso, essendo stato in Sardegna anche di recente: questa è l'isola più militarizzata del nostro paese (con le servitù militari). Eppure, in un'isola che ha una presenza e presidi così forti – aeroporti, zone e mezzi non si riesce ad utilizzare in parte questa grande disponibilità.

Pertanto, vorrei fare una riflessione insieme al Governo: in passato, all'epoca di Zamberletti, l'aeronautica aveva gestito gli aerei. Mi sembra, però, che poi i militari abbiano detto – mi sembra di capire così – che si tratta di costi aggiuntivi e che loro hanno altri impegni e pertanto non vogliono questo ulteriore onere.

In questa fase, ritengo che dovremmo fare una riflessione in proposito perchè, in realtà, l'evoluzione delle nostre forze armate le ha rese sempre più «operatori di pace» (in senso stretto) ma anche sempre più specializzate in molti settori. Farei – ripeto – una riflessione perchè se potessimo utilizzarle in questo senso, avremmo basi logistiche su tutto il territorio e forse questo ci aiuterebbe. Comunque, si tratta di un momento di riflessione che volevo esporre al Governo.

Un dato che sicuramente salta agli occhi – lo evidenzio anche ai colleghi – è che è veramente drammatico per un paese che al Sud vuole vivere di turismo, e per il quale i beni naturali costituiscono un grande patrimonio, una merce importante, vedere andare in fumo ettari ed ettari di terreno. È come se noi distruggessimo parte del nostro potenziale turistico, parte dei nostri beni maggiormente importanti. Ora che si parla di occupazione al Sud, vedere quel patrimonio, sul quale vogliamo investire con i piani d'area anche sul turismo, andare distrutto in questa maniera è terribile. Quindi, signor Sottosegretario, dobbiamo alzare il tiro complessivo tutti, il Governo, il Parlamento e ai colleghi, al collega appassionato sulla storia dico comunque di andare avanti per fare luce, con la proposta di legge. Ce n'è una del Parlamento, ma nulla toglie che qualora non proseguisse il suo *iter* il Governo si assumesse la responsabilità di avanzarne un'altra. D'altronde, il rapporto tra Parlamento e Governo deve essere anche dialettico e dinamico. Dal Governo vorrei anche scadenze o obiettivi a medio e lungo termine. Sono sufficienti questi aerei? Quanti ne vogliamo? Quali obiettivi ci poniamo per l'anno 2000? Insomma, vogliamo ridurre gli incendi? Ovviamente questo sarà possibile se non ci saranno imprevisti, perchè qualora arrivasse sull'Italia il *niño*, lei sarà costretto a dirci qualcos'altro. Quali sono i nostri programmi per arrivare a ridurre a dati fisiologici il tragico evento al nostro esame?

Anche sul fatto degli incendi dolosi ci vuole una strategia. Vediamo cosa hanno fatto in materia gli altri paesi, cerchiamo di capire. Per l'abusivismo edilizio abbiamo messo in azione quel meccanismo che lì dove passa il fuoco non si costruisce e abbiamo quindi scoraggiato un settore che poteva essere interessato ad appiccare il fuoco. Ripeto, cerchiamo di capire. Un collega ha detto che occorre garantire forestali. Dobbiamo però fare una riflessione perchè tutti sanno che spesso si attribuiscono gli incendi agli stessi soggetti che beneficiano del rimboschimento dei settori che possono essere interessati ad incendiare, perchè il fuoco gli da la-

vorò. Cerchiamo di capire se ci sono i meccanismi, anche con un po' di fantasia e di creatività.

Poi, la questione della sorveglianza. Le Forze dell'ordine debbono avere un ruolo in materia. Nella Sardegna militarizzata, è possibile che non si faccia una sorveglianza? Non è che uno va in montagna ad appiccicare il fuoco a piedi, passeranno delle macchine e allora mettiamo dei posti di blocco, facciamo capire che c'è una guardiania sul territorio per individuare gli autori dei fatti dolosi. Quindi, ci vuole una collaborazione, consapevoli che il fuoco, nel nostro paese ed in questo momento in particolare al Sud, ha portato a conseguenze molto più gravi rispetto a quelle che si potevano prevedere. In Sicilia, Sardegna e Calabria vogliamo investire per dare lavoro, ma non facendo lavorare i forestali che danno fuoco, bensì perchè vogliamo creare attività turistiche che sono sicuramente scoraggiate, perchè quelle immagini che noi vediamo possono scoraggiare chi voleva andare in Sardegna, in Calabria o in Sicilia ed indurlo a cambiare itinerario ed andare altrove. Poi abbiamo i dati paradossali che vogliamo realizzare l'industria del sole o la Florida del Mediterraneo nel nostro paese e poi vediamo che non abbiamo neppure le strutture di accoglienza (il 7-8 per cento al Sud ed il 30 per cento al Nord).

Mi consenta di aver esteso l'ambito del mio intervento, questo è stato dovuto alle motivazioni che ci devono far alzare il tiro contro il fuoco, motivazioni solo ambientali, ma di sviluppo del nostro paese e collegate alla criminalità anche con forme di questo tipo e con le arretratezze culturali che ci sono state. Voglio terminare il mio intervento ribadendo che dobbiamo darci complessivamente obiettivi e scadenze tenendo conto di una filosofia che credo il Governo debba sposare e che ormai ci sembra fondamentale. Non dobbiamo infatti aver paura, per esempio, nelle condizioni climatiche che si sono determinate nei giorni dei roghi, che sono quelle che annunciano matematicamente gli incendi, vento, alte temperature, afa eccetera, di far alzare in volo degli aerei e quindi spendere prima i soldi. Questo perchè, quei soldi spesi prima sono un investimento per il dopo. Tanto sappiamo che non riusciamo, che spendiamo comunque tanti soldi e che non raggiungiamo l'obiettivo.

Allora, in quelle situazioni – io non sono un tecnico, ce ne sono di più agguerriti di me – bisognerebbe far viaggiare degli aerei addirittura già con il carico per poter intervenire tempestivamente. Forse questa azione, questa *task-force* potrebbe garantirci di preservare quello che è un patrimonio strategico per il nostro paese, in questa fase particolare.

Concludo, signor Sottosegretario, dicendo che lei ci ha annunciato che ci sarà o è stato deciso lo stato di emergenza. Sicuramente ciò accadrà, mi pare di capire, per quanto riguarda gli interventi, ma credo che il Governo dovrebbe fare una riflessione anche sul danno economico.

BARBERI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. È anche per quello.

DE LUCA Athos. Mi conforta sentire che c'è una riflessione anche sul danno economico che queste zone hanno sopportato e mi auguro

che questa esperienza ci consenta di fare il nuovo appalto, affinché questo problema, così come la riforma dei vigili del fuoco, sia all'ordine del giorno non soltanto nei momenti in cui vi è un incendio. Quindi non ci si deve ridurre alle stagioni migliori del passato, ma vogliamo facendo parte anche di questa maggioranza, che il Governo su questi fronti colga dei risultati e degli obiettivi migliori che in passato.

SALVATO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SALVATO. Signor Presidente, nella lunga ed articolata risposta del Sottosegretario alle interrogazioni, a me sembra di aver colto, così come hanno detto altri colleghi, una inadeguatezza dell'azione non soltanto di prevenzione, ma soprattutto di efficacia quotidiana.

Ho ascoltato anche con una sorta di disagio tutta questa disamina rispetto alla gara di appalto e alle varie conseguenze che da lì sono derivate. Certo, vorrei dire al collega De Luca che se il risultato dell'interruzione di un monopolio è un aggravio dell'inefficienza, dovremmo forse un attimo riflettere, non perchè io sia convinta che bisogna operare in regime di monopolio, ma evidentemente perchè qualche cosa non ha funzionato.

Devo anche aggiungere che, nonostante la lunghezza, non mi sembra di aver capito bene (forse è mia responsabilità) quali sono le cose che realmente non hanno funzionato. Certamente non ha funzionato un coordinamento serio tra centro e periferia; un coordinamento serio rispetto agli interventi da terra e da aria; il che non è dovuto soltanto al proliferare di competenze che nel nostro paese ci sono e continuano ad esserci, ma forse anche ad una incapacità più complessiva.

I ritardi ci sono stati; ci sono stati in tutte le regioni. Io conosco più da vicino quello che è accaduto in Calabria. Il ritardo è stato gravissimo e lì si è verificata una situazione di grande solitudine, con un intervento attivo e operoso innanzi tutto della provincia di Reggio Calabria, ma con un disagio ed una drammaticità di eventi che hanno provocato la morte di tre persone e la devastazione di un territorio; un territorio, tra l'altro, già con un'economia precaria e povera, rispetto a cui io mi sarei aspettata anche delle risposte, signor Sottosegretario, che non sono venute.

Lei avviandosi a concludere ha parlato della strategia che il Governo intende mettere in atto; una strategia che, mi sembra di aver capito, si riassume nella dichiarazione di stato di emergenza, spero di avere inteso bene, per la Sardegna, la Calabria e la Sicilia, cioè per tutte le zone (*Il sottosegretario Barberi fa cenni di assenso con il capo*); stato di emergenza, qui confesso una mia ignoranza, che credo debba essere in una certa misura identificato con la dichiarazione di calamità naturale. Perchè se non è così io chiedo, così come hanno fatto la regione Calabria e la provincia di Reggio Calabria, che sia dichiarato lo stato di calamità se tale dichiarazione significa la possibilità di interventi più efficaci e anche più congrui e soprattutto una individuazione di responsabilità rispetto agli

interventi da mettere in atto molto ben delimitata. Chiediamo che questa individuazione di responsabilità sia innanzi tutto in capo agli enti locali più vicini, quindi in primo luogo la provincia e poi i comuni interessati.

Al di là di questo, rispetto alla strategia da mettere in atto, forse non ho inteso bene ma non mi è sembrato di cogliere delle novità. Lei ha parlato di applicazione di leggi già esistenti, e questo va sempre bene; ma evidentemente c'è da innovare e da portare avanti altri ragionamenti e forse le leggi già esistenti non bastano. Così come non ho capito bene qual è la strategia preventiva.

Lei ha fatto riferimento ad un dibattito già svoltosi nell'altro ramo del Parlamento e a misure di inasprimento penale. Credo che ancora una volta c'è una risposta inadeguata, insufficiente e, temo, del tutto inefficace, perchè per questi reati, come per altri, la risposta non può essere sempre, soltanto e comunque quella di un inasprimento della sanzione penale. Credo che bisogna lavorare ed operare innanzi tutto in altre direzioni e dalla sua risposta non è venuta nessuna indicazione utile in tal senso.

Quindi non posso che dichiararmi insoddisfatta, perchè rispetto all'accertamento delle responsabilità non ho sentito nelle sue parole il riferimento ad iniziative precise, se non appunto la disamina di quello che è accaduto nei mesi scorsi, che certo deve farci riflettere e deve farci anche allarmare. Devo dire, e lo dico anche con un certo disagio, che quello che è accaduto nei mesi scorsi non depone bene anche rispetto all'azione del Governo nel suo insieme in termini di prevenzione, perchè purtroppo gli incendi estivi non sono qualcosa di annunciato soltanto, ma qualcosa che puntualmente e drammaticamente si verifica; non credo che bisogna aspettare che gli eventi si verifichino per poter poi intervenire. Le responsabilità ci sono state e ci sono ed è bene dirle ed è bene su esse indagare e soprattutto pronunciarsi politicamente.

Signor Sottosegretario, capisco anche che lei abbia voluto soprattutto precisare in termini anche tecnici quali sono le questioni su cui il Governo e lei stesso avete ragionato, ma nella sua risposta un pronunciamento politico sulle responsabilità centrali e periferiche, nonchè sul mancato coordinamento, credo che non ci sia stato e invece secondo me doveva esserci.

Sulle iniziative, non soltanto quelle di risposta per l'intervento emergenziale ma anche quelle più complessive, perchè queste realtà, Reggio Calabria, la Sicilia, in particolare Siracusa, e la Sardegna, non siano ulteriormente penalizzate rispetto a simili eventi in questi giorni e soprattutto in futuro, mi è sembrato di aver ascoltato molto poco se non quasi niente.

Quindi, dichiaro la mia insoddisfazione. Credo che un dato dovrebbe essere presente e a cuore a tutti noi: la distanza forte con quello che qui dentro diciamo e discutiamo, che sicuramente ha ragioni validissime sotto un profilo tecnico, ma che assolutamente non dà una risposta, nè rassicurante, nè di giustizia rispetto ai sentimenti di quelle cittadinanze che nei giorni scorsi, e ci auguriamo giorni ormai passati che non debbano ripetersi, hanno dovuto soffrire e patire sulla propria pelle. Lì quelle cittadinanze hanno sentito lo Stato e il Governo lontani, hanno visto cose gravissime, si sono interrogati su una continuità che purtroppo hanno dovuto



toccare con mano. Tutto questo deve essere interrotto, signor Sottosegretario, deve essere interrotto in termini molto rapidi.

MELONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, mentre ascoltavo la sua risposta, non ho potuto non dare un ulteriore sguardo ai quotidiani sardi di ieri mattina che riportavano i seguenti titoli «Devastanti roghi sulle coste della Sardegna. Colpita l'industria delle vacanze. Tre ustionati». «In fuga dall'inferno di fuoco: Tensione e paura per le fiamme» riportava «La nuova Sardegna» e così via; nelle sue pagine interne c'è un'analisi molto specifica dei danni provocati dall'incendio e una polemica forte fra le istituzioni per le responsabilità. Pari drammaticità è nel titolo de «L'unione sarda» «Braciere Sardegna: case evacuate, turisti in fuga. Una giornata tremenda a Pula, Olbia, Quartu, in Ogliastra» e così via. Sembra quasi di leggere un bollettino di guerra in questa materia dal quale si apprende la devastazione del territorio, la presenza di vittime e la situazione di pericolo diffuso che nei giorni scorsi ha investito la Sardegna.

Questo mi ricorda una battuta (se così mi è consentito definirla) fatta da un collega qualche mese fa, quando mi diceva che in Sardegna tutto sommato siamo fortunati, perchè essa è esente da calamità naturali dal momento che non vi si verificano terremoti, frane e inondazioni, però c'è questa calamità naturale continua, periodica e prevedibile. Ricordo in un suo intervento, signor Sottosegretario, il passaggio relativo alla prevedibilità che si verificano determinati eventi e la quasi assoluta certezza che si verificano in presenza di determinate condizioni: quello degli incendi in Sardegna non è un evento imprevedibile, ma ripetitivo e conosciuto, e di esso da tempo si conoscono le cause, le origini e le conseguenze.

Ho apprezzato molto la sua risposta, perchè è stata ricca di dati tecnici, di notizie inedite che non conoscevamo sull'attività della protezione civile in questo settore: direi che è una risposta non politica, di competenza, ma anche corretta e non omissiva, in relazione però alle inadempienze che il Governo e l'inefficienza dell'apparato della Protezione civile hanno dimostrato in questo frattempo e che nella risposta trovo puntualmente evidenziate.

Sapere oggi delle contestazioni, delle inadempienze e, in alcuni casi, del disinteresse che hanno caratterizzato quel periodo che va dal dicembre dello scorso anno ad oggi, quando si aveva cognizione del fatto che si sarebbe arrivati a causa di tali inadempienze e dei ritardi alla stagione estiva senza avere la certezza della disponibilità dei mezzi per fronteggiare la situazione, credo che sia un fatto di assoluta gravità. Prendo atto, però, del fatto che lei ne ha dato notizia e l'ha denunciato.

Poco importa che ci siano certezze di contenziosi, di contestazioni e di accertamento di responsabilità contrattuali ed extracontrattuali; emerge, ed è grave, che in tutti questi mesi, sapendo quello che sarebbe successo, non si è intervenuti, e ciò è avvenuto malgrado il fatto che il pericolo di incendi in Italia, soprattutto in Sardegna e nelle zone del Mezzogiorno, è un dato assolutamente conosciuto.

Meraviglia anche il fatto di sapere che ancora oggi molte regioni non hanno firmato le convenzioni con i vigili del fuoco; che non è ancora partita l'assunzione temporanea e straordinaria di nuovi vigili del fuoco; che quindi non si sono adottate anche quelle misure di carattere ordinario che avrebbero dovuto consentire di affrontare la situazione in termini diversi.

È evidente che nella lotta agli incendi occorre il concorso degli enti locali, delle regioni, delle forze di polizia, dei vigili del fuoco, del Governo; è evidente che la regione può avere solo alcune competenze ed altre spettano allo Stato ed al Governo. E però altrettanto evidente che non basta la prevenzione a terra, la presenza a terra, perchè nessun incendio si potrà spegnere (se non dopo risultati devastanti) soltanto con la presenza di questi presidi a terra: occorre, ed è ormai constatato e comprovato, la presenza e l'intervento dei mezzi aerei.

Mi consenta allora di rivolgerle alcune domande che forse non appaiono nella mia interrogazione, ma che il dibattito ed il suo intervento mi suggeriscono. Siamo entrati in Europa, però stranamente entrando in Europa è venuto meno, ad esempio, un rapporto di collaborazione tra l'Italia e la Francia che consentiva agli apparati antincendio della Corsica di intervenire in Sardegna e viceversa, nel momento in cui ve ne fosse stata l'esigenza in quelle due diverse realtà; una esperienza che ha funzionato tempo fa e che credo debba e possa essere riproposta, proprio per quella solidarietà che l'ingresso in Europa deve portare anche nell'affrontare questi problemi.

Seconda domanda. Abbiamo oggi la certezza che l'intervento del Governo servirà a garantire la reale operatività di questi mezzi per fronteggiare la situazione? A me sembra di aver capito che neanche questa certezza abbiamo, considerato che dobbiamo sperare nella fortuna e nelle condizioni meteorologiche; perchè non prima del 15 luglio sarà disponibile un altro CL 415 e non prima della fine di luglio sarà disponibile un ulteriore mezzo. Pertanto, considero apprezzabile l'intervento del Governo ma temo ancora che non siano stati valutati tutti i provvedimenti sufficienti per fronteggiare questa calamità o emergenza.

È stato spiegato della necessità di tenere determinati mezzi a Pisa piuttosto che ad Olbia, come è avvenuto lo scorso anno o due anni fa, se non ricordo male, o in altre basi della Sardegna, per il fatto che a Pisa esisterebbe la possibilità della manutenzione di questi aerei. Posso anche capire tale necessità, però gli incendi sono un fenomeno in qualche misura prevedibile. Noi possiamo sapere, con i mezzi di cui disponiamo oggi, quali condizioni meteorologiche si realizzeranno nei giorni successivi e quindi che è necessario potenziare in determinati giorni, in determinate circostanze, la presenza e l'operatività dei mezzi, in questo caso so-

prattutto, vista la competenza, dei nostri aerei. E allora, almeno in previsione di un maestrale forte, di venti forti che alimentano e sviluppano gli incendi, in quei giorni, nelle circostanze in cui si verificano gli incendi, credo che il Governo o chi è responsabile potrebbe essere indotto a spostare preventivamente gli aerei; essi possono stare anche a Pisa per le manutenzioni o a Ciampino, ma in previsione di condizioni meteorologiche avverse o di pericolo dovrebbero essere davvero tempestivamente portati sul posto. Sappiamo che dato il tipo di vento, che in Sardegna è particolarmente forte, un ritardo di minuti o di ore nell'intervento di spegnimento dell'incendio può essere assolutamente fatale e rendere praticamente inutile l'intervento stesso.

Per concludere, quindi, esprimo per un verso apprezzamento rispetto alla risposta avuta, e per altro verso continuo a manifestare tutte le preoccupazioni che non si sia fatto quanto era necessario e non sia stata prevista da parte del Governo e degli altri organi o enti competenti un'efficace azione neppure per i giorni e i mesi relativi a questo periodo estivo.

Una fortuna è che in Sardegna fino ad adesso gli incendi hanno toccato determinate zone e non hanno bruciato le piante dell'ulivo, quindi l'ulivo si è salvato, Quell'ulivo che circonda Sassari di piante che avrebbero suggerito poi al sottosegretario Parisi di dare il nome al movimento dell'Ulivo. Per il momento l'ulivo si è salvato, però teniamo presente che anche in Sardegna corre grossi rischi.

MONTELEONE. Anche qui si è salvato l'Ulivo!  
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTELEONE. Signor Presidente, signor Sottosegretario, se la cosa può farle piacere le porgo innanzi tutto la mia solidarietà, ma devo esprimere anche la mia insoddisfazione per la sua risposta, e questa non le fa piacere, ma i motivi che appresso dirò ritengo siano sufficienti a giustificarla.

Indubbiamente lei non è un Sottosegretario tanto fortunato, e con lei neanche noi tutti. Questo mio convincimento è dovuto ad un susseguirsi, purtroppo, di disastrosi avvenimenti in questo, sotto tanti aspetti, strano 1998. Avvenimenti senza soluzione di continuità terremoto in Umbria e nelle Marche; frane, indecifrabili sotto tanti aspetti, e smottamenti in quel di Sarno e dintorni; in questo ultimo periodo si aggiungono gli incendi su tutto il territorio nazionale.

Con la mia interrogazione ho inteso portare in quest'Aula anche la voce della Lucania. Immagino di ricevere il supporto anche dei tanti colleghi della maggioranza che rappresentano questa regione. Sicuramente e certamente avrò l'autorevole, direi autorevolissimo, conforto di chi in questo momento presiede questa sparutissima Assemblea, ovvero il nostro presidente Mancino, nelle cui vene scorre anche sangue lucano. In tutte le interrogazioni che lei ha potuto leggere avrà notato che in questa na-

zione ci si interessa della Calabria – ed è bene che sia – della Sicilia – ed è bene che sia – della Sardegna – ed è bene che sia – ma non di una piccola parte del nostro territorio che, guarda caso, si chiamava e che vorrei continuasse a chiamarsi Lucania, *Lucus* significa bosco e già l'origine del nome la dice lunga.

L'orografia di questa piccola terra, volutamente dimenticata – e me ne duole che anche lei l'abbia dimenticata – meritava probabilmente un piccolo cenno di interessamento dal momento che credo di averle posto un'interrogazione non perchè venissero fuori dimenticanze o gravi accuse a questo Governo, ma perchè quanto meno si prendesse in considerazione questo piccolo ma importante fazzoletto di terra della nostra nazione. L'ho sollecitata sotto questo aspetto perchè credo che, tra le tante situazioni richiamate dalle interrogazioni, questa meriti una piccola annotazione dal momento che gli incidenti di questi giorni hanno distrutto uno dei patrimoni più belli, lungo 30 chilometri di fascia metapontina sullo Ionio.

Si reclama tanto, e a buon diritto un intervento volto a preservare un patrimonio che è spesso motivo di vanto e costituisce una incentivazione al turismo. Signor Sottosegretario, sono certo che ella conserverà memoria di quella piccola fascia di terra in ragione della sua storia e della sua cultura. Non mi soffermerò sulle motivazioni, ma avrei preferito che, nella sua lunga e – mi consenta di dirlo – poco articolata sotto certi aspetti risposta alle interrogazioni presentate, non si concentrasse tutto sulla «flotta dei Canadair». Si pone infatti una questione molto più importante; il Sottosegretario ha evidentemente avuto bisogno di una lunga precisazione perchè incalzato dai dettagli e dai particolari richiamati in alcune interrogazioni. Sono convinto che si impone ormai una seria programmazione a scopo preventivo, che deve però essere affrontata nell'ambito di una legge articolata e confacente alle esigenze odierne della nostra nazione. Il ritardo nel varare questo tipo di normativa ci espone a numerosi disastri: questa valutazione mi ha spinto, all'inizio del mio intervento, ad esprimere la mia solidarietà al Sottosegretario.

Nella nostra nazione si reclama molto spesso un'adeguata attività di prevenzione e il Sottosegretario sa quale uso e abuso venga fatto di questa parola. Io mi occupo e tento di dare un contributo alla prevenzione in ambito sanitario, dove ho un'esperienza di oltre trent'anni. Posso dire pertanto che, o la prevenzione diventa un fatto portante ed estremamente sentito oppure è preferibile che questa parola non venga utilizzata, soprattutto in questa sede istituzionale, per giustificare eventi soprannaturali che non possono essere sconfitti attraverso l'impiego di un Canadair in più.

Lei ha affermato che la Lucania sarà dotata di un Canadair: crede veramente che in una regione in cui il 90 per cento del territorio è ricoperto di boschi un Canadair possa risolvere il problema? È necessario un approfondimento, regione per regione, realtà orografica per realtà orografica, che, in rapporto alle tradizioni culturali e ai *budget* – ormai si parla in questi termini – disponibili, conduca ad un'anamnesi, ad una valutazione corretta della questione. In questo modo non saremo più dimenticati, così come lo siamo stati rispetto alle interrogazioni presentate, nell'impegno

alla lotta contro il fenomeno degli incendi. (*Applausi del senatore Bor-nacin*).

PAROLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

PAROLA. Signor Presidente, neanche io riesco ad entusiasarmi rispetto alla diatriba, questa sorta di *telenovela*, tra la società SOREM e la società SISAM. Dal punto di vista delle regole si tratta indubbiamente di una questione essenziale ma occorre riconoscere che troppe aziende pensano di sfruttare nicchie monopolistiche per determinare i prezzi e vivere in una condizione privilegiata.

Anche nella famosa vicenda BNL-INA abbiamo visto che ognuno vorrebbe avere un capitolato fatto sul proprio «vestito», cioè a propria somiglianza.

Quindi indubbiamente vi sono questioni da precisare, ma credo che il problema sia rappresentato dal fatto che esistono troppe posizioni di nicchia che devono essere rimosse.

Devo tuttavia considerarmi parzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario Barberi, perchè certamente abbiamo una macchina da predisporre che non è ancora oleata, in quanto altrimenti gli avvenimenti non avverrebbero in questo modo, anche se apprezzo molto l'impegno, l'opera e l'iniziativa del Sottosegretario, professor Barberi, dimostrati anche in questo frangente.

Credo che dobbiamo fare il punto della situazione e avremo occasione di farlo anche nella 13<sup>a</sup> Commissione permanente (Territorio, ambiente e beni ambientali) perchè so che a giorni verrà inserito nel suo ordine del giorno il disegno di legge presentato dal senatore Manfredi che affronta il problema della lotta contro gli incendi. Tuttavia ritengo che su alcune questioni dobbiamo intenderci e fare chiarezza.

In primo luogo, dobbiamo proporci un obiettivo. Non è scandaloso che si verifichino gli incendi: sulla stampa la parola «incendio» viene scritta con grande enfasi. Il problema non è quello di non avere incendi, ma di ridurre sostanzialmente il numero e la vastità degli stessi, così come la gravità dei danni alle persone e alle cose che gli incendi possono produrre. Va posto quindi, un obiettivo di riduzione dei danni, sapendo che si tratta di un fenomeno che per certi aspetti è fisiologico. Probabilmente, per quanto riguarda la riduzione o la limitazione degli incendi – anche se mi rendo conto che ciò possa apparire come l'intenzione di mettere un ordine stretto dove è difficile parlo – dovremo un po' quantificarla per riportarla ad una dimensione fisiologica: ad esempio, dovremmo essere in grado entro tre anni di arrivare a 15.000-20.000 ettari di territorio bruciato. Dobbiamo avere, cioè, un obiettivo; poi potranno benissimo esserci motivazioni che ne impediscano il raggiungimento, tuttavia – ripeto – dobbiamo porci un obiettivo quantitativo e misurabile, che non deve ri-

guardare logicamente il numero degli incendi – il quale potrebbe anche aumentare – ma la riduzione della vastità del territorio distrutto.

Su tale questione ritengo che dobbiamo compiere un passo in avanti, perchè è difficile muoversi senza avere di fronte un obiettivo da perseguire.

In questa direzione, si pone un problema: continuiamo giustamente a parlare della previsione, della prevenzione, delle zone a rischio e della predisposizione degli interventi. Ad esempio, c'è un'attività di prevenzione a terra molto importante, addirittura essenziale. Io mi occupo di sicurezza del trasporto aereo: in quel settore vi è addirittura una relazione molto stretta tra il piccolo e il grande incidente; probabilmente qui non c'è, però indubbiamente dobbiamo studiare anche tale questione. Per quanto riguarda il lavoro a terra, continuiamo a cavarcela parlando di manutenzione del suolo, ma non è esclusivamente questo: si tratta di una attività specifica, tesa alla riduzione del numero degli eventi e dei danni, che riguarda il sottobosco, i laghetti artificiali per la provvista di acqua, le fasce di sicurezza; riguarda cioè una serie di attività essenziali. Questo è l'obiettivo che dobbiamo predisporre e perseguire.

Un'altra grande questione è rappresentata dal coordinamento e dalla concertazione: non bastano provvedimenti in cui assegniamo a ciascuno le proprie responsabilità, funzioni e competenze. Dato che vi sono più organismi che lavorano nella stessa direzione, dobbiamo mettere in atto tutti i necessari interventi di coordinamento e di concertazione – e credo che il Dipartimento della protezione civile stia lavorando in questo senso – per muovere tutte le forze rispetto all'obiettivo che vogliamo perseguire: organi centrali, regioni, comuni ed eventualmente con vere e proprie intese istituzionali ed accordi di programma, in cui ognuno si assuma una chiara responsabilità dei compiti che deve svolgere e portare avanti.

Vi è, poi, il problema del coordinamento degli apparati civili e militari delle forze dell'ordine, del volontariato specializzato: anche questa è un'altra grande questione e certamente tutte le forze investite da questo problema devono rendersi disponibili.

Sono d'accordo, poi, con quanto affermato dal senatore Athos De Luca, ad esempio, sul fatto di verificare ancora meglio, magari anche per i prossimi anni, la disponibilità dell'Aeronautica militare a gestire l'intervento aereo, anche in relazione ai nuovi compiti di difesa, che vedono un rapporto diverso tra le funzioni strettamente militari e quelle civili.

Vorrei soffermarmi ancora in breve sulla necessità di separare più nettamente la funzione tecnico-organizzativa da quella più strettamente di ordine politico. Su ogni cosa della quale discutiamo, anche la più piccola, la tendenza è sempre quella a mettere in discussione direttamente i Ministri, i Sottosegretari e così via. In altri paesi, per esempio nei settori della sicurezza di cui mi occupo, ci sono organismi che svolgono indagini tecniche, che hanno una loro autonomia ed indipendenza e che rispondono delle questioni esclusivamente tecniche e questo gli permette anche di dare direttive; tutto il contrario della confusione tra indagini tecnico-am-

ministrative e responsabilità politiche per la quale alla fine non si riesce più a capire nè le responsabilità nè i provvedimenti da attuare.

Come ultima questione, faccio riferimento all'importante problema del coinvolgimento delle popolazioni. Bisogna rivedere i meccanismi, il rapporto danno-benefici. Non ne sono direttamente a conoscenza, mi dicono però che certe volte anche un danno ingente per la comunità può costituire invece un beneficio per determinati settori e per determinate categorie. È una questione che dobbiamo esaminare con grande attenzione. Come abbiamo risolto il problema della relazione fra incendi e abusivismo edilizio, lo ricordava il senatore De Luca Athos, bisogna anche verificare fino in fondo i meccanismi che in qualche modo conferiscono anche una legittimazione economica ad una serie di comportamenti dolosi. Credo si debba analizzare il rapporto tra il danno per la collettività e gli eventuali benefici che possono derivare per determinate categorie. Non dico che ci siano, ma si tratta di un aspetto serio perchè certi meccanismi possono creare un'incentivazione all'acuirsi del problema invece che alla sua attenuazione.

Sul piano politico ho già detto. Ne parlavo prima con il senatore Giovanelli, Presidente della 13<sup>a</sup> Commissione. Si svolgeranno in materia delle audizioni e prossimamente si discuterà del disegno di legge presentato dal senatore Manfredi, citato anche dal professor Barberi. C'è l'intenzione di procedere con grande forza per dare anche un contributo politico ad un intervento che credo debba realizzare degli obiettivi. Continuo però a dire che probabilmente possono essere anche non quelli quantitativi che ho indicato, ma diamoci degli obiettivi da raggiungere, perchè diventino tali per tutta la comunità che si muoverà in questa direzione con una sua visione e una sua mobilitazione. Infatti, solo attraverso l'indicazione di un chiaro percorso si possono raggiungere risultati anche parziali sulla strada del conseguimento degli obiettivi stessi.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

### **Interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BORNACIN, *f.f. segretario, dà annunzio delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

**Ordine del giorno  
per la seduta di martedì 14 luglio 1998**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 14 luglio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme in materia di responsabilità disciplinare dei magistrati ordinari, di incompatibilità e di incarichi estranei ai compiti di ufficio (1247).

– LISI. – Modifica dell'articolo 16 dell'ordinamento giudiziario approvato con regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, e successive modificazioni. Incompatibilità di funzioni per i magistrati (92).

2. Norme in materia di funzioni dei magistrati e valutazione di professionalità (1799).

– MAZZUCA POGGIOLINI. – Norme in materia di valutazione della professionalità dei magistrati e di conferimento delle funzioni giurisdizionali (2107).

**Termine seduta  
ore 12,10**

*La seduta è tolta (ore 12,10).*

---

DOTT. LUIGI CIAURRO

Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio per la pubblicazione dei resoconti stenografici  
Servizio dei Resoconti dell'Assemblea



Allegato alla seduta n. 421TABELLE ALLEGATE ALLA RISPOSTA DEL SOTTOSEGRETARIO  
BARBERI ALLE INTERROGAZIONI SULLA SITUAZIONE DEGLI  
INCENDI BOSCHIVI

## COAU – CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO

Attività SISAM dal 20/06/98 al 09/07/98

*(velivoli CL 215 di proprietà o noleggiati dal Ministero per le politiche agricole)*

Data	Velivoli impiegati	Sortite	Lanci	Efficienza ore 08
20/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
21/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
22/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
23/06	CAN 4 - CAN 5	4	5	CAN 1-4-5-6
24/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
25/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
26/06	CAN 1	1	0	CAN 1-4-5-6
27/06	–	0	0	CAN 1-4-5-6
28/06	CAN 1	2	0	CAN 1-4-5-6
29/06	CAN 4 - CAN 5	2	10	CAN 1-4-5-6
30/06	CAN 1 - CAN 5	2	1	CAN 1-4-5-6
1/07	CAN 4 - CAN 5 - CAN 6	7	22	CAN 1-4-5-6
2/07	CAN 1 - CAN 4 CAN 5 - CAN 6	10	11	CAN 1-4-5-6
3/07	CAN 1 - CAN 4 CAN 5 - CAN 6	10	42	CAN 1-4-5-6
4/07	CAN 1 - CAN 4 CAN 5 - CAN 6	8	25	CAN 1-4-5-6
5/07	CAN 4 - CAN 5	3	21	CAN 1-4-5-6
6/07	CAN 4 - CAN 5	2	18	CAN 1-4-5
7/07	CAN 1 - CAN 5	3	7	CAN 1-5-6
8/07	CAN 1 - CAN 4 CAN 5 - CAN 6	7	61	CAN 1-4-5-6
TOTALE . . .		61	223	

## COAU – CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO

Attività SISAM dal 20/06/98 al 09/07/98

*(velivoli CL 415 di proprietà del Dipartimento della Protezione Civile)*

Data	Velivoli impiegati	Sortite	Lanci	Efficienza ore 08
20/06	CAN 11 - CAN 12	3	37	CAN 11-12
21/06	CAN 11 - CAN 12	3	27	CAN 11-12
22/06	CAN 11	1	4	CAN 11-12
23/06	CAN 12	1	2	CAN 11-12
24/06	»	0	0	CAN 12
25/06	CAN 12	3	32	CAN 12
26/06	CAN 7 - CAN 13 - CAN 14	5	43	CAN 7-12-13-14
27/06	CAN 7 - CAN 12 - CAN 14	4	26	CAN 7-12-13
28/06	CAN 12 - CAN 13 - CAN 14	7	35	CAN 7-13-14
29/06	CAN 7 - CAN 12 - CAN 14	4	57	CAN 12-14
30/06	CAN 7 - CAN 12 - CAN 14	11	137	CAN 7-12-14
1/07	CAN 12 - CAN 13	10	96	CAN 7-12
2/07	CAN 7 - CAN 12 - CAN 13	11	143	CAN 7-12-13
3/07	CAN 7 - CAN 8 - CAN 12 CAN 14 - CAN 13	8	86	CAN 7-12-13
4/07	CAN 7 - CAN 8 CAN 12 - CAN 14	14	103	CAN 7-12-13-14
5/07	CAN 7 - CAN 8 - CAN 12 CAN 13 - CAN 14	16	175	CAN 7-8-12-13-14
6/07	CAN 12	2	11	CAN 7-8-12-13-14
7/07	CAN 8 - CAN 13 - CAN 14	6	65	CAN 7-8-12-13-14
8/07	CAN 8 - CAN 14	2	3	CAN 7-8-12-13-14
TOTALE . . .		111	1.082	

### **Gruppi parlamentari, Ufficio di Presidenza**

In data 9 luglio 1998 il Gruppo Verdi-I'Ulivo ha proceduto al rinnovo del proprio Ufficio di Presidenza.

Sono risultati eletti:

Presidente: Pieroni;  
Vice Presidente: Semenzato;  
Segretario: Boco.

### **Insindacabilità, presentazione di relazioni su richieste di deliberazione provenienti dal parlamentare interessato**

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 9 giugno 1998, il senatore Bruni ha presentato la relazione sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità ex articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del senatore Antonino Monteleone (*Doc. IV-quater*, n. 25).

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

In data 9 luglio 1998, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

GUERZONI. – «Modifica alla legge 28 dicembre 1995, n. 549, in materia di eliminazione dei vincoli al godimento del diritto dei proprietari di case economiche e popolari» (3425);

TAPPARO, BESSO CORDERO, MANFREDI, SILIQUINI e ZANOLETTI. – «Norme in materia delle minoranze linguistiche» (3426).

È stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

MANCA, LASAGNA, MUNGARI, FILOGRANA, CORSI ZEFFIRELLI e VEGAS. – «Norme concernenti il trattamento economico del personale militare in ausiliaria» (3427).

### Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

*alla 9<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):*

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 giugno 1998, n. 182, recante modifiche alla normativa in materia di accertamenti sulla produzione lattiera» (3423) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup>, della 12<sup>a</sup> Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

È stato inoltre deferito alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

*alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia):*

DEMASI ed altri. – «Istituzione della professione di amministratore di stabili in condominio e del relativo albo» (3376), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 8<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup> e della 13<sup>a</sup> Commissione;

*alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):*

«Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Croazia in materia di sicurezza sociale, fatto a Roma il 27 giugno 1997» (3347), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 6<sup>a</sup>, della 11<sup>a</sup> e della 12<sup>a</sup> Commissione;

*alla 6<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

ALBERTINI ed altri. – «Disposizioni relative ai controlli in merito in materia fiscale sulle grandi e medie aziende» (3403), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup> e della 10<sup>a</sup> Commissione;

*alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

TONIOLLI ed altri. – «Norme in materia di personale medico universitario a contratto» (3321), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup> e della 12<sup>a</sup> Commissione;

*alla 9<sup>a</sup> Commissione permanente* (Agricoltura e produzione agroalimentare):

ERROI. – «Istituzione del centro per la ricerca e lo sviluppo agroindustriale del Mezzogiorno (CERSAM)» (3372), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup> e della 10<sup>a</sup> Commissione;

*alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente* (Industria, commercio, turismo):

CAPONI. – «Modifiche ed integrazioni alla legge 3 maggio 1985, n. 204, concernente la disciplina della professione di agente e rappresentante di commercio» (3392), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 3<sup>a</sup>, della 7<sup>a</sup>, della 11<sup>a</sup> Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

### **Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli**

In data 9 luglio 1998, la 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) ha presentato il testo degli articoli, proposto dalla Commissione stessa, per i disegni di legge: SALVATO ed altri. – «Disciplina del diritto d'asilo» (203); BISCARDI ed altri. – «Disciplina del diritto di asilo» (554); «Norme in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo» (2425).

### **Disegni di legge, rimessione all'Assemblea**

A norma dell'articolo 35, comma 2, del Regolamento, in data 9 luglio 1998, il disegno di legge: «Modifiche alla legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima» (3358) (*Approvato dalla 13<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*), già assegnato in sede deliberante alla 9<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare), è stato rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

A norma dell'articolo 35, comma 2, del Regolamento, in data 9 luglio 1998, il disegno di legge: «Norme in materia di attività produttive» (3369), già assegnato in sede deliberante alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), è stato rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

### **Governo, richieste di parere su documenti**

Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con lettera in data 1° luglio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 23, comma 11, della legge 27 dicembre 1997, n. 453, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale n. 133408 recante variazioni compensative tra unità previsionali di base dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri (n. 301).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-bis del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 30 luglio 1998.

Il Ministro della difesa, con lettere in data 3 e 7 luglio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 4 ottobre 1988, n. 436, le seguenti richieste di parere parlamentare:

    sul programma pluriennale di A/R n. SME 030/98 relativo all'approvvigionamento di n. 698 msl., 194 gripstock ed apparecchiature addestrative e logistiche del sistema missilistico c/a di autodifesa STINGER «Riprogrammabile» (RMP) (n. 302);

    sul programma pluriennale di A/R SME 066/98 relativo all'acquisizione di 70 obici semoventi PzH 2000 con bocca da fuoco di calibro 155/52 (n. 303);

    sul programma pluriennale di R/S SME 035/98 relativo alla partecipazione alla fase di EMD (Engineering and Manufacturing Development) di un obice ultraleggero da 155 mm (n. 304);

    sul programma pluriennale di A/R SMM 033/98 relativo allo «Sviluppo e realizzazione prototipica di un sistema sonar per ausilio alla navigazione» (n. 305).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-bis del Regolamento, tali richieste sono state deferite alla 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 9 agosto 1998.

### **Governo, trasmissione di documenti**

Il Ministro dei lavori pubblici, con lettera in data 25 giugno 1998, ha trasmesso, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 2, comma 4-*quies*, della legge 5 agosto 1978, n. 468 – come modificata dall'articolo 1, comma 2, della legge 3 aprile 1997, n. 94 – e dell'articolo 3, comma 5, del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279, copia di tre decreti ministeriali, con i quali sono state apportate variazioni compensative tra capitoli

della medesima unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998.

Tale comunicazione sarà deferita alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Ministro dell'interno, con lettere in data 4 e 6 luglio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 4-*quinquies*, della legge 5 agosto 1978, n. 468 – come modificata dall'articolo 1, comma 2, della legge 3 aprile 1997, n. 94 –, copia di due decreti ministeriali, con i quali sono state apportate variazioni compensative tra capitoli di diverse unità previsionali di base inserite nello stato di previsione del Ministero dell'interno per l'anno finanziario 1998.

Tale comunicazione sarà deferita alla 1<sup>a</sup> e alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 24 giugno 1998, ha trasmesso, in ottemperanza all'articolo 4 della legge 11 dicembre 1984, n. 839, gli Atti internazionali firmati dall'Italia i cui testi sono pervenuti al Ministero degli affari esteri entro il 15 giugno 1998.

La documentazione anzidetta sarà inviata alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Mozioni, apposizione di nuove firme**

I senatori Salvato, Battafarano, Porcari, Meluzzi, Lubrano di Ricco, Lo Curzio, Rescaglio, Pettinato e Speroni hanno aggiunto la loro firma alla mozione 1-00273, dei senatori La Loggia ed altri.

### **Interrogazioni, apposizione di nuove firme**

Il senatore De Carolis ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-11830, dei senatori Di Benedetto ed altri.

### **Interrogazioni**

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

WILDE, TIRELLI, PERUZZOTTI, DOLAZZA, CECCATO, AVOGADRO, ANTOLINI, PROVERA, MORO, ROSSI. – *Al Presidente del*

*Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che all'interrogazione 4-05247 presentata il 9 aprile 1997 dallo scrivente senatore Wilde il ministro Veltroni ha risposto in data 22 giugno 1998 facendo presente che, pur essendo ancora pendente il giudizio di merito in relazione ai contributi negati all'ASI ed al CSN Fiamma ed all'assistenza presso la procura regionale del Lazio di numerose istruttorie riguardanti il CONI e le Federazioni sportive nazionali, esse dipendono sostanzialmente da denuncia per presunto danno erariale presentato dal CONI stesso o dalle Federazioni sportive nazionali; «deve, pertanto, concludersi che sono venuti meno i motivi che hanno indotto l'interrogante ad avanzare la richiesta alla Presidenza del Consiglio dei ministri di sospendere in via cautelativa il dottor Mario Pescante dalla carica di presidente del CONI. Ciò in coerenza con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1986, n. 157, che tra i requisiti per rivestire cariche nel CONI richiede di «non aver riportato condanne per delitto doloso», chiaramente riferendosi a condanne «definitive» in ossequio alla non colpevolezza di cui all'articolo 27, comma 2, della Costituzione»;

che in particolare si rileva:

che il procedimento Del Bufalo-Biscardi n. 14344/96 e n. GIP 139334/96 si è concluso con il non luogo a procedere;

che il procedimento relativo alle assunzioni presso il CONI n. 4558/93 n. gen. trib: 484/96, sezione 6<sup>a</sup> trib. si è concluso perchè il fatto non sussiste;

che il procedimento relativo allo stadio Olimpico n. 8131/92 n.gen. trib. 5352/94 e n. 541/94 sez. 4<sup>a</sup> trib. si è concluso con l'assoluzione perchè il fatto non sussiste;

che l'ufficio rapporti con gli organismi sportivi costituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 marzo 1994 (*Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 1994, n. 95, supplemento ordinario) non ha compiti di vigilanza sugli atti amministrativi deliberati dal CONI, che relativamente alle materie di rispettiva competenza sono esercitati dai Ministri del tesoro, delle finanze e per la funzione pubblica; tale ufficio è stato diretto fino al 30 giugno 1998 dall'avvocato Mario Valitutti, sebbene privo del decreto di nomina della Presidenza del Consiglio dei ministri;

che la Presidenza del Consiglio dei ministri oltre alle funzioni di vigilanza ha altresì funzioni di controllo sugli organi amministrativi del CONI come disposto dall'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1986, n. 157: «Il Ministro del turismo e dello spettacolo (ora Presidenza del Consiglio dei ministri) può disporre lo scioglimento della giunta esecutiva e la revoca del presidente per persistente inosservanza delle disposizioni di legge o di regolamento, per gravi irregolarità amministrative e per omissioni nell'esercizio delle loro funzioni, oltre che per accertate gravi deficienze amministrative tali da compromettere il normale funzionamento dell'ente»;



che per verificare il funzionamento degli organi di amministrazione del CONI e delle federazioni sportive basterebbe attivare un monitoraggio semestrale dei procedimenti penali e dei processi presso le procure della Repubblica e i tribunali penali territoriali in cui siano imputati o indagati dirigenti, funzionari, dipendenti dell'ente o delle federazioni e altresì un monitoraggio delle istruttorie e dei giudizi per responsabilità amministrativa e danno erariale presso le procure regionali e le sezioni giurisdizionali della Corte dei conti; in tal caso il Ministro delegato avrebbe risposto in altro modo;

che il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega in materia di sport del Governo Ciampi, onorevole Antonio Maccanico aveva preso l'impegno di accelerare l'iter della modifica normativa dell'articolo 3, lettere *b*) e *c*) del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1986, n. 157, (requisiti per rivestire cariche in seno agli organi del CONI) in conformità del parere del Consiglio di Stato espresso nell'adunanza generale 17 ottobre 1991, n. 115 del 1991 Gab. e n. 484 del 1991, sezione II; la modifica introduceva il criterio discrezionale della sospensione cautelare delle cariche in seno agli organi del CONI, «anche qualora il procedimento penale o disciplinare sia iniziato o sia in corso prima ancora dell'investitura delle cariche»,

si chiede di sapere:

come mai la Presidenza del Consiglio dei ministri abbia rinunciato di fatto al controllo sugli organi amministrativi del CONI, non avendo provveduto ad istituire idonei strumenti al riguardo;

come mai l'ex sottosegretario Maccanico non abbia mantenuto il suo impegno relativo alla modifica della normativa dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 157 del 1986, per cui fino ad ora tutto tace, quindi a chi realmente convenga tale assenza se si ravvisino reati consociativi;

come mai il CONI non consenta la lettura dei propri conti consuntivi e dei bilanci di previsione e non sia dato di conoscere l'ammontare degli emolumenti degli organi monocratici e collegiali dell'ente; sul punto la Presidenza del Consiglio dei ministri, e per essa il Ministro delegato in materia di sport, non ha mai risposto alle sollecitazioni esterne e alle interrogazioni parlamentari, l'ultima presentata il 2 maggio 1998 (4-10863 dello scrivente senatore Wilde);

se il Ministro in indirizzo non ravvisi comunque nel caso Del Bufalo-Biscardi, pur essendosi risolto perchè il fatto non sussiste, l'ipotesi di censura del comportamento di Pescante, che non dovrebbe poter sfuggire all'analisi dell'organo di vigilanza e di controllo, e se non si ritenga che sia anche il caso di verificare quando ed in che modo si sia risolta la vertenza civile intentata dall'ingegner Del Bufalo al CONI, con la richiesta di risarcimento di 180 milioni per mancato rispetto delle clausole contrattuali relative alla progettazione di un nuovo stadio del tennis;

se il Ministro ritenga a tutti gli effetti giustificata la suindicata risposta del 22 giugno 1998 all'interrogazione 4-05247, visto che l'impugnativa del pubblico ministero e della procura generale presso la corte

di appello relativamente al processo sullo «Stadio Olimpico» è stata dichiarata inammissibile perchè «affetta da insuperabile genericità, sol che si consideri l'omessa completa elencazione dei soggetti passivi del gravame, insufficiente essendo la dizione «ed altri» subito dopo il nominativo dell'imputato Besi Giorgio (N.B agli atti non vi è traccia dell'elenco) per la sicura individuazione delle persone alle quali il gravame si riferisce, tanto più che nel prosieguo dell'atto non si effettua la disamina delle singole variegate posizioni», e quindi se gli interrogativi posti meritino almeno risposte esaurienti;

se la suindicata risposta sia da ritenersi giustificata anche in relazione ai tempi, visto che ora sulla vicenda dovrà ancora pronunciarsi la Corte dei conti, sezione giurisdizionale della procura regionale del Lazio, che ha citato in giudizio nel processo penale, oltre all'ex presidente del CONI Franco Carraro ed all'attuale presidente dottor Mario Pescante, per danno erariale quantificato in lire 22.415.145.029, tutta la giunta esecutiva del CONI; l'udienza che si ritiene risolutiva si terrà il 19 novembre 1998; l'attenzione nel rispondere doveva essere atto dovuto, anche in relazione ai risultati della perizia dell'ingegner Dolce, nominato dalla Corte d'appello, che ha dichiarato che l'appalto-concorso doveva essere aggiudicato alla concorrente ICORI spa e non alla Cogefar spa a cui era stato assegnato;

se, sempre in relazione alla suindicata risposta ed in relazione alle assunzioni al CONI, non si ritenga interessante rilevare che il pubblico ministero giustamente osservava che la normativa era stata elusa al fine di attuare un meccanismo di assunzioni pilotato, evitando di dare adeguata pubblicità alla circostanza e avendo affidato la selezione dei richiedenti il posto di lavoro al dottor Vaccari; al contrario doveva essere nominata una commissione giudicatrice, ma tale punto di non secondaria importanza nella sentenza è «totalmente assente», per cui rimangono aperti giustificati e leciti interrogativi sulla trasparenza di tutta l'operazione, ed anche in questo caso è lecito dubitare se il fatto veramente non sussista e se il Ministro non ravvisi comunque la necessità di sospendere gli autori di tali comportamenti;

se il Ministro in indirizzo non ravvisi comunque situazioni di privilegio all'interno del CONI, come risulta agli interroganti proprio in relazione agli assunti:

Massimiliano Stallone e Annarita Stallone, nipoti di Anna Colucci, dirigente del CONI, coniugata con il dottor Paolo Vaccari, responsabile del servizio del personale;

Fiammetta Coladonati e Tiziana Coladonati, figlie di Antonio Coladonati, ex dipendente del CONI, e Sergio Valeri, genero di Antonio Coladonati;

parenti di Giuseppe Rinalduzzi, dirigente del CONI, tutti impiegati al CONI: sono la moglie Marina D'Angelo, il figlio Fabio Massimo, la nuora Monica Gonnini, i nipoti Sandro, Anna Maria, Carlo Erandi e Stefania Franciosi, cugina di Marina D'Angelo;

parenti del dirigente del CONI Gabriele Paolocci; vi appartengono il figlio Sandro ed il nipote Roberto;

parenti della segretaria di Mario Pescante signora Nadia Casilli: sono il fratello Sisto, il marito Antonio Iacovone, il cognato Riccardo Iacovone, il suocero Mariano Iacovone;

parenti di Fabrizio Del Principe, dirigente del CONI: sono il figlio Fabrizio ed i parenti Daniela e Alberto Agliati, Adriana Salvati;

parenti di Settimio Giannini, dipendente del CONI sono la figlia Gigliola e la nipote Sandra Giannini;

Flavia Corsini e Macaluso Marzia, rispettivamente figlia e nipote dell'ex dirigente del CONI Renato Pietro Corsini;

Barbara D'Agata, figlia di Stefano D'Agata e Licia Aquila, entrambi dipendenti del CONI;

Eleonora e Mirella Di Francesco, figlie di Giuseppe Di Francesco, ex dipendente del CONI ed ex sindacalista della CGIL;

Matteo Bovis e Camilla Colombini, rispettivamente figlio e nipote di Stefano Bovis, dirigente del CONI;

Maria Cristina e Sandra Curcio, nipoti di Rita Silvestri, dirigente del CONI;

Antonio Gasbarrone e Iginio Scafella, rispettivamente figlio e nipote di Emilio Gasbarrone e Anna Scafella, coniugi ed entrambi dipendenti del CONI;

Silvje Giacomazza e Marcello Di Gennaro, rispettivamente figlia e nipote di Raffaele Giacomazza, dirigente del CONI;

che i suindicati riscontri non si possono considerare casuali, quindi il Ministro dovrebbe dare risposte più serie e mirate e non limitarsi ai risultati delle sentenze in quanto le assunzioni sono concrete ed i nomi e parentele anche;

se il Ministro non ravvisi anche situazioni di privilegio anche per assunzioni «illustri» quali quelle di Alessandra Maria Graziani, coniugata Alberto Appolloni, cugino di Mario Pescante;

Letizia Chiavegatti, coniugata Luca Pescante, figlio di Mario Pescante;

Vittorio Bozzano, coniugato Maria Cristina Pescante, figlia di Mario Pescante;

Valeria Squillante, nipote del magistrato Renato Squillante, coniugata Sergio Bernardini, entrambi selezionati dal dottor Vaccari;

Elvira Scarpellino, consorte dell'autista di Bartolomeo Manna, presidente del collegio dei revisori dei conti del CONI;

Marina Caputo, cognata di Antonio Orati, presidente dell'Unione italiana tiro a segno;

se non si ravvisino analoghi comportamenti in relazione alla delibera esecutiva della giunta del CONI n. 534 del 17 aprile 1998, relativa alla riunione n. 795, avente per oggetto «approvazione della graduatoria e dichiarazione dei vincitori del concorso riservato per esami per l'assunzione del personale con contratto privatistico che presta la propria opera in materia *antidoping*, per conto del CONI e delle Federazioni sportive nazio-

nali», dove gli assunti sono imparentati con il presidente dei revisori dei conti del CONI e componente della giunta esecutiva, e quindi se non si ritenga che tale contesto non sia di tale gravità da sospendere l'intera giunta;

se siano venute meno le motivazioni delle richieste di sospensione del presidente Pescante come risposto dal Ministro anche in riferimento:

1) alla vendita di zolle del manto erboso del campo di calcio dello Stadio Olimpico, per cui la procura regionale del Lazio ha citato in giudizio il presidente Pescante e l'ex presidente avvocato Gattai con tutti i membri della giunta esecutiva del CONI per danno erariale quantificato in lire 800 milioni, a parte le omissioni e gli sconcertanti comportamenti rilevati in tale particolarissimo contesto;

2) al processo «Fiamma» pendente presso la 7<sup>a</sup> sezione del tribunale penale di Roma, in cui il presidente Pescante è imputato del reato previsto dall'articolo 323 e dall'articolo 646 del codice penale;

3) al processo «Susanna Nobili» in base all'articolo 323 del codice penale;

se in base alle suindicate osservazioni il Ministro in indirizzo continui a ritenere che vengano meno i motivi che hanno indotto l'interrogante senatore Wilde a chiedere se non sia opportuna la sospensione del presidente del CONI Mario Pescante, visto che non sono solo le tre sentenze sopracitate che chiudono il problema Pescante-CONI, ma ce ne sono numerose altre, fatti che comunque evidenziano che vengono ignorati comportamenti poco trasparenti e che danno prova di scarsa moralità qualità questa che dovrebbe essere importante soprattutto nel settore dello sport; questo al contrario è un caso in cui i procedimenti penali magari si chiudono, ma rimangono forti e leciti dubbi che probabilmente verranno chiariti in sede civile, specialmente per le famose richieste di danni, soprattutto da parte della Corte dei conti;

se risulti che siano in corso indagini di carabinieri, polizia giudiziaria, e della Guardia di finanza in relazione a comportamenti illeciti riscontrati da più comitati provinciali e regionali e se nelle indagini compaia anche il nome del presidente Pescante.

(4-11831)

MONTELEONE. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per il turismo e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le ditte Cab, Consaba, Nuova Cam, Consam, Materana trasporti e Conrame hanno effettuato per oltre 40 anni, anche in forma consortile, il servizio trasporti su gomma in favore delle industrie insediate in Valbasento;

che la crisi dell'azienda Nylstar ha posto in condizioni economiche disperate almeno 60 dipendenti del consorzio di autotrasportatori costituito dalla ditte suddette;

che i responsabili delle menzionate ditte ed il comune di Garaguso, con un ordine del giorno, hanno lamentato il mancato rispetto di accordi

locali e nazionali, da parte dell'azienda Nylstar, specie in relazione all'impegno di affidare il servizio di trasporto al Consorzio di autotrasportatori costituito dalle ditte Cab, Consaba, Nuova Cam, Consam, Materana trasporti e Contrame;

che nel frattempo l'azienda Nylstar sta introducendo un sistema intermodale di trasporto,

l'interrogante chiede di sapere se e quali interventi si intenda adottare per consentire, così come richiesto dal responsabile delle menzionate ditte e dal Comune di Garaguso, con un ordine del giorno, il rispetto di accordi locali e nazionali, da parte dell'azienda Nylstar, specie in relazione all'impegno di affidare al consorzio di autotrasportatori costituito dalle ditte Cab, Consaba, Nuova Cam, Consam, Materana trasporti e Contrame il servizio in parola.

(4-11832)

MONTAGNINO. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso che a seguito dell'integrazione tra le strutture aziendali del Banco di Sicilia e della Sicilcassa l'azienda e le organizzazioni sindacali, al fine di creare i presupposti per il rilancio della produttività dell'azienda stessa, hanno di recente raggiunto intese per il pensionamento di un consistente numero di lavoratori e per il contenimento del costo del lavoro del personale in servizio;

considerato che è in atto una distribuzione a pioggia di *benefit* in denaro fuori dalla busta paga contrattuale, assegnati in modo peraltro parziale al solo personale dell'ex Banco di Sicilia, senza preventive intese nè informative al sindacato,

si chiede di sapere:

a quale logica si ispiri la distribuzione di tali *benefit*;

se e quali iniziative si intenda assumere per impedire che riprenda al Banco la politica non trasparente di spreco di risorse che, nel recente passato, è stata una delle concause della crisi delle due maggiori banche siciliane e per individuare le responsabilità della ripresa di una politica di gestione del personale clientelare non agganciata a parametri di riferimento certi.

(4-11833)

WILDE. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in data 16 giugno 1998 il segretario generale del CONI dottor Raffaele Pagnozzi con protocollo n. 21003 avente ad oggetto «Riammissione in servizio» rispondeva al signor Roberto Pigliafreddo, via Vittorio Alfieri 4, 20010 Bareggio (Milano), comunicando che la documentazione prodotta dal richiedente non risultava essere idonea a modificare la situazione per la quale a suo tempo fu disposta la destituzione dal servizio; ciò non toglieva, comunque, che qualora si fossero verificate circostanze favorevoli per saltuarie collaborazioni presso le federazioni sportive nazionali tale richiesta sarebbe stata tenuta in debita considerazione;

che in relazione a tale contesto lo scrivente presentò l'interrogazione 4-08974 del 17 dicembre 1997, ancora priva di risposta;

che è interessante notare come nei processi relativi alle assunzioni al CONI il pubblico ministero giustamente osservava che la normativa era stata elusa al fine di attuare un meccanismo di assunzioni pilotato, evitando di dare adeguata pubblicità alla circostanza, e la selezione veniva affidata al dottor Vaccari, mentre doveva essere nominata una commissione giudicatrice; tale punto, non di secondaria importanza, nella suindicata sentenza è «totalmente assente», per cui rimangono aperti numerosi e giustificati interrogativi sulla trasparenza delle assunzioni, per cui parenti ed amici di dirigenti del CONI vengono assunti e altri, come nel caso di Roberto Pigliafreddo, destituiti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia verificato la posizione del signor Roberto Pigliafreddo, congiuntamente a tutte le motivazioni che ne hanno causato la destituzione;

se risulti cosa intenda il dottor Raffaele Pagnozzi per «saltuarie collaborazioni» in caso si dovessero verificare circostanze favorevoli e quindi quali dovrebbero essere tali circostanze.

(4-11834)

WILDE. – *AL Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estera*  
– Premesso:

che ultimamente numerose richieste di visti turistici dalla Romania per l'Italia vengono negati, ritardati ed in altri casi concessi dietro l'esborso di mille dollari;

che nel particolare delicato momento di crisi turistica nazionale non si capisce come mai, per i flussi turistici provenienti dalla Russia, non ci sono problemi per gli ingressi, così che le spiagge della Romagna sono gremite di tali ospiti, mentre per i visti dei turisti rumeni esistono problemi e si verificano richieste di soldi del tutto inaccettabili;

che è da notare che gli albergatori italiani in continuazione confermano le prenotazioni relative alle richieste dei rumeni, ma sempre più spesso queste vengono rallentate od eluse, sebbene le leggi prevedano tali *iter*,

si chiede di sapere:

se corrisponda a verità che fuori dei consolati di Bucarest e di Timisoara cittadini italiani in cambio della somma di mille dollari riescono ad avere i visti per i turisti rumeni;

visto che a Timisoara i dipendenti del consolato sarebbero solamente tre, se non sia il caso di verificare cosa effettivamente succede in quel consolato.

(4-11835)

RIPAMONTI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e della sanità.* – Premesso:

che nei primi giorni di luglio si è tenuto un convegno internazionale su «Cosmic radiation and Air crew exposure» organizzato dalla CEE e dall'Università di Dublino con la finalità di creare un confronto tra esperti del settore in vista dell'applicazione della direttiva CEE 96/29 a cui gli Stati membri dovranno uniformarsi entro il 13 maggio del 2000; considerato:

che dal dibattito, scaturito dal convegno, risulta ancora lontana l'individuazione di una linea comune tra gli Stati della Comunità europea;

che ciò è dovuto a varie motivazioni, sotto l'aspetto tecnico si osserva la difficoltà di individuare, scientificamente in modo unanime, le strumentazioni ritenute più efficaci per la rilevazione delle radiazioni in volo;

che la direttiva CEE prevede poi la differenziazione dei lavoratori a rischio in due categorie: una comprenderà coloro che sono esposti ad una dose >6 mSv, l'altra riguarderà invece quelli esposti da 1 mSv a 6 mSv; il personale aereonavigante è compreso nell'ultima classificazione venendo, di conseguenza, tutelato diversamente;

che questo regime di garanzie sarà, obbligatoriamente, a carico delle aziende presso cui i lavoratori sono impiegati; nei loro compiti rientra: il monitoraggio sul personale navigante, l'impegno per impedire il superamento della soglia massima, l'informazione ai lavoratori sul rischio da esposizione alle radiazioni ionizzanti, l'applicazione della normativa per la tutela del feto (esposizione massima di 1 mSv);

che non si ritiene che queste misure siano sufficienti per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori;

che inoltre, nonostante queste specifiche previsioni, durante la conferenza non è stata delineata una linea comune di intenti da parte degli esperti dei paesi della CEE;

che si corre il rischio di giungere alla data di entrata in vigore della direttiva con metodi di valutazione e di controllo eterogenei, in grado solo di creare confusione e ritardare l'applicazione della stessa nei paesi membri più restii al suo pieno recepimento;

che sarebbe invece auspicabile l'elaborazione preventiva di un metodo condiviso da tutti in modo da risultare più incisivo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda impegnarsi prima dell'entrata in vigore della direttiva a far in modo che, come sopra enunciato, si possa giungere anticipatamente ad un accordo preventivo tra gli Stati membri;

se si intenda assicurare, di conseguenza, l'impegno per dare applicazione alla direttiva entro i termini stabiliti;

se non si ritenga opportuno, a tal fine, proporre come integrazione delle misure a tutela della salute degli aereonaviganti, ad esempio: la limitazione delle ore di volo ad un massimo di 500 annue, l'incremento delle schermature degli aerei, la selezione accurata delle rotte in base all'altitudine, l'esecuzione degli esami medici specifici a cadenza annuale, il mi-

glioramento del sistema di imballaggio e schermature del materiale radioattivo trasportato il mantenimento dell'altitudine sotto i 31.000 ft (dato che sono stati presentati dalla British Aereospace, aereomobili capaci di volare fino a 70.000 ft);

se non si intenda proporre, come metodo comune di rilevazione delle radiazioni cosmiche, anzichè quello dei sistemi di calcolo basati su programmi computerizzati, quello degli strumenti rilevatori installati su ciascun aereomobile.

(4-11836)

*DOLAZZA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia. – Premesso:*

che in numerosi centri italiani, ed in particolare a Roma, vengono organizzati nottetempo all'aperto o in locali privi di dispositivi d'isolamento acustico spettacoli musicali e folcloristici nonchè prolungate e pericolose esibizioni di fuochi artificiali, che si protraggono spesso oltre la mezzanotte e che hanno suscitato proteste da parte di cittadini desiderosi di avvalersi del diritto di riposare sia poichè soggetti ad obblighi ed orari di lavoro, sia poichè si sobbarcano gli oneri di limitate permanenze in località di villeggiatura per periodi di ferie;

che all'interrogante sono pervenute segnalazioni, oltre a quelle manifestate dagli organi d'informazione, sia di inosservanza da parte delle autorità municipali, in particolare nel comune di Roma, delle norme sull'inquinamento acustico di cui la legge n. 447 del 26 ottobre 1995 e seguenti, sia di rifiuto da parte di enti di sanità pubblica e di organismi di polizia giudiziaria a provvedere agli adempimenti d'obbligo a seguito di segnalazioni, esposti e denunce (controlli con fonometri, diffide, interruzione delle fonti di rumore e denunce all'autorità giudiziaria), approfittando della complicata normativa in proposito, raramente del tutto a conoscenza dei cittadini;

che quasi sempre dietro l'organizzazione ed il patrocinio degli eventi determinanti inquinamento acustico vi sono i condizionamenti derivanti da rilevanti interessi parapolitici che fanno capo spesso ad amministrazioni pubbliche locali ed il tornaconto di organizzazioni di rilievo specializzate in spettacoli notturni; questa realtà, fra l'altro, condiziona gli organi d'informazione – soprattutto a Roma – di solito propensi, nei consueti termini di agiografica banalità, ad attribuire a questi eventi un carattere di solennità doverosa ed intangibile,

si chiede di sapere:

se e quali iniziative, volte a proteggere la quiete pubblica ed in particolare ad assicurare ai cittadini le condizioni per riposare, il Governo intenda adottare con la necessaria sollecitudine tenendo conto che molto spesso le stesse autorità comunali, cui spetterebbe di far osservare le normative contro l'inquinamento acustico, organizzano e patrocinano – peraltro a spese delle collettività danneggiate – gli eventi che causano i rumori



ad esclusivo beneficio di minoranze irresponsabili e/o di particolari interessi privati;

se non si ritenga opportuno richiamare gli organismi di polizia giudiziaria – anche quelli dipendenti dai comuni – ad osservare i comportamenti di dovere dinanzi a proteste, esposti e denunce da parte dei cittadini, provvedendo con la sollecitudine del caso agli adempimenti di legge;

se non si ritenga di disporre con urgenza appropriati servizi ispettivi volti a verificare che il comportamento dei sindaci interessati sia conforme alla normativa vigente, nonchè ad accertare casi di omissioni da parte di organi di polizia giudiziaria con conseguenti sanzioni, in caso di accertamenti con esito positivo.

(4-11837)





