

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 4<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

---

83° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 LUGLIO 2000

---

**Presidenza del presidente DI BENEDETTO**

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

|   |                              |
|---|------------------------------|
| PRESIDENTE . . . . .  | Pag. 2, 3, 20                |
| * DOLAZZA ( <i>Lega Forza Nord Padania</i> ) . . . . .          | 3, 17, 18                    |
| RIVERA, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i> . . . . . | 3, 16,<br>17 e <i>passim</i> |

---

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

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 14,05.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Dolazza:

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso: che nella qualità di Presidente del comitato di controllo previsto dalla legge 16 febbraio 1977, n. 38, il Sottosegretario per la difesa Massimo Brutti ha sistematicamente avallato le proposte contrattuali – nella maggioranza di prevalente ed esclusivo tornaconto dell'industria pubblica, incentrate su contenuti il più delle volte remoti dalle effettive esigenze della nostra difesa ed appoggiate con la consueta condiscendenza dagli organi tecnici del Ministero della difesa – non tenendo conto delle obiezioni del rappresentante della Corte dei conti e rinunciando ad ogni parvenza di funzione ispettiva;

che nel corso di interventi parlamentari il citato Sottosegretario per la difesa abitualmente assume atteggiamenti aprioristicamente di scoperta protezione dell'industria italiana degli armamenti (e di quella aeronautica in particolare), di fatto controllata dalla Finmeccanica spa (IRI);

considerato quanto pubblicato, a firma di Giancarlo Perna, a pagina 6 del quotidiano «Il Giornale» del 12 aprile 1999, in particolare per quanto riguarda il genere di rapporto fra detto Sottosegretario e il Ministro della difesa,

si chiede di conoscere se il Presidente del Consiglio dei ministri ritenga detto Sottosegretario come il personaggio adatto a disimpegnare le attribuzioni, delegategli dal Ministro della difesa con decreto 15 dicembre 1998 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 18 febbraio 1999), consistenti fra l'altro:

nel tenere i rapporti con le autorità politiche di pari rango di Spagna, Germania e Gran Bretagna, finalizzati alla trattazione di tematiche concernenti l'EFA (European fighter aircraft); è superiore ai 15.000 miliardi di lire l'ammontare dei contratti riguardanti questo velivolo (ufficialmente conosciuto come EF2000 «Eurofighter»); «all'uopo è delegato a presiedere la delegazione nazionale per gli incontri a livello politico»;

nel trattare le questioni di cooperazione internazionale per l'area subsahariana;

nel presiedere il comitato previsto dall'articolo 3 della legge 16 febbraio 1977, n. 38, sull'ammodernamento dei mezzi dell'Aeronautica militare;

nella trattazione con il Ministero dell'industria, di argomenti concernenti le problematiche della difesa-industria ed in particolare le problematiche relative alle riconversioni ed alle leggi nn. 808 del 1985 (sulle cui anomale modalità d'applicazione nell'ambito di detto Ministero dell'industria, il Governo non ha dato riscontro all'interrogazione 4-13853 presentata il 28 gennaio 1999) e 644 del 1994;

nella nomina dei rappresentanti della Difesa in seno ai comitati misti paritetici Stato-regioni;

nella firma dei decreti, degli atti e dei provvedimenti di competenza del Ministro della difesa per il personale dell'Arma dell'Aeronautica (ad esclusione di quelli elencati nell'articolo 3 dello stesso decreto 15 dicembre 1998).

(3-02758)

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. L'interrogazione posta dall'onorevole senatore risulta non più pertinente stante che, nell'attuale configurazione del Governo, la delega sulle tematiche relative ai programmi di acquisizione di armamenti e all'industria per la difesa è di competenza del sottosegretario di Stato Domenico Minniti.

DOLAZZA. Signor Presidente, ritengo oltraggioso il modo di rispondere del Governo perché l'interrogazione non concerne semplicemente il fatto che vi fosse una persona o l'altra. Affronta anche altri argomenti e contiene altre richieste. Liquidarla con quattro righe di risposta mi sembra veramente offensivo.

Comunque ringrazio ugualmente il rappresentante del Governo e mi dichiaro non soddisfatto.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni del senatore Dolazza, presentate sullo stesso argomento:

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e della giustizia*. – Premesso:

che nelle sedute del 15 e del 17 febbraio 2000 della Commissione difesa del Senato della Repubblica il sottosegretario per la difesa Guerrini ha fornito risposte ad una serie di atti parlamentari di sindacato ispettivo presentati – aspetto non irrilevante – alcuni anni or sono ed in particolare quelli sottoscritti dallo scrivente: le interrogazioni 3-00700 del 30 gennaio 1997 (rapporti fra il Ministro della difesa *pro tempore* ed il presidente della Finmeccanica spa *pro tempore*), 3-00701 del 30 gennaio 1997 (mancata richiesta di danni erariali alla Finmeccanica spa per errori progettuali e fabbricazione difettosa di aeromobili AMX venduti all'Aeronautica militare) e 3-00702 del 30 gennaio 1997 (rapporti fra l'Agusta, azienda della Finmeccanica spa ed il Ministero della difesa, in particolare per quanto riguarda gli elicotteri EH.101 ed A. 129);

che il Sottosegretario di Stato per la difesa ha difeso l'operato degli organismi tecnici del Ministero della difesa nei confronti della Finmeccanica spa, nonchè quest'ultima, nel presunto rispetto degli impegni contrattuali con l'amministrazione militare, e fra l'altro ha affermato, come da resoconto parlamentare, che «non è altresì condivisibile la tesi che la Finmeccanica imponga al Governo scelte sulla politica di approvvigionamento dei mezzi»; quanto ad alcune gravi affermazioni (fra l'altro: «l'industria nazionale di fatto frena lo sviluppo della forza armata...»), pronunciate in un pubblico consesso dall'allora (1996) Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare (attualmente Capo di Stato maggiore della Difesa), e delle quali veniva chiesto conto in detti atti di sindacato ispettivo sono state disinvoltamente liquidate dal Sottosegretario di Stato per la difesa con le seguenti espressioni: «si deve osservare preliminarmente che si tratta di argomentazioni del tutto legittime in un contesto indirizzato a puntare l'indice contro alcune inefficienze del sistema burocratico ed a stigmatizzare la complessità delle regole che in alcuni casi avrebbero limitato significativamente la possibilità di ottenere prodotti idonei a soddisfare le esigenze»;

che in relazione alla scandalosa vicenda dei cacciabombardieri AMX, il cui procedimento alla procura della Repubblica di Roma per il momento è bloccato da illegittimo intervento del procuratore capo, e sui quali erano stati chiesti ragguagli in detti atti di sindacato ispettivo, il Sottosegretario per la difesa ha assicurato che «per quanto concerne i costi delle riparazioni derivanti da cedimenti strutturali dell'AMX, si fa presente che gli stessi sono stati, sono e saranno posti esclusivamente a carico dell'impresa costruttrice... l'amministrazione della Difesa ha acquistato velivoli con 4.000 ore di vita e qualunque attività di intervento necessario per raggiungere tali limiti è completamente a carico della ditta "azienda Alenia Aerospazio della Finmeccanica spa"»;

che quanto agli elicotteri EH-101, attualmente prodotti dal consorzio EHI (Agusta-Finmeccanica-Westland), il Sottosegretario ha negato che la Marina militare, destinataria dell'elicottero, sia stata costretta a stabilire i requisiti operativi a posteriori per giustificare l'acquisto ed, inspiegabilmente, ha tentato di provare quest'affermazione adducendo l'enorme interesse palesato per quest'elicottero da altri paesi; in relazione all'elicottero A-129 lo stesso Sottosegretario ha assicurato che si tratta un'ottima macchina (pur ammettendo che è in fase di aggiornamento) e che la trasformazione, pagata dall'amministrazione, dall'originario A. 129 controcarro ogni tempo in A. 129 armato corrisponderebbe a saggia decisione, consentendo la disponibilità di un aeromobile per tutti gli usi anzichè di uno specializzato esclusivamente ad attaccare i carri armati in qualsiasi condizione di tempo e di visibilità;

che, confermando l'inaccettabile tendenza di Ministri e Sottosegretari a rispondere alle interrogazioni parlamentari fornendo – e additandola come valida, veritiera e legale – pedissequamente la versione dei fatti di persone e uffici responsabili di quanto in oggetto dell'interrogazione (spesso imputabili di fatti rilevanti), senza alcun approfondimento e discri-

minazione, il Sottosegretario per la difesa ha dimostrato di ignorare quanto segue:

il cacciabombardiere AMX è stato messo in produzione senza che fosse fatta luce sulle cause della distruzione del velivolo prototipo (con la morte del pilota collaudatore Quarantelli); per le imperfezioni progettuali e di produzione e per i difetti al motore, i primi trenta AMX dopo breve impiego sono di fatto in stato di rottamazione; la linea di questi caccia-bombardieri ha subito ripetitivi e lunghi fermi e tuttora è soggetta a rilevanti limitazioni operative, nonostante si tenti di far credere il contrario; gli AMX sono incorsi in numerosi incidenti – spesso con la morte del pilota, sulle cui cause i Ministri della difesa (dal 1992 ad oggi) non hanno fornito risposte; rilevanti risorse finanziarie negli ultimi esercizi di bilancio sono state devolute con motivazioni di comodo (potenziamento, integrazioni, adeguamento di nuovi sistemi d'arma, ammodernamento strumentale, eccetera) ai velivoli AMX che in realtà con questi stanziamenti sono stati «epurati» dei difetti più gravi; nonostante di onerosi sforzi di *marketing* compiuti (con prevalente supporto del Ministero della difesa), questo aeroplano non è stato adottato da alcun paese estero, oltre al Brasile (cointeressato nella produzione), tuttavia, con il compiacente avallo di alcuni uffici dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare e dell'ufficio del segretario generale della Difesa sono state destinate consistenti risorse finanziarie nel tentativo di svilupparne una variante ammodernata e «potenziata»: è inaccettabilmente riduttivo liquidare tutti i fatti sintetizzati, relativi a questi aeroplani, assicurando – come ha fatto il Sottosegretario – che i costi delle riparazioni saranno addebitati all'Alenia Aerospazio, senza neppure precisare a quanto questi costi ammontino, nè fornire ragguagli dettagliati sull'effettiva destinazione degli stanziamenti aggiuntivi e su altri aspetti non secondari (come l'avvio della produzione senza sapere come fosse andato distrutto il primo prototipo), anche se è in atto un procedimento giudiziario solo provvisoriamente insabbiato;

l'annuncio dell'elicottero EH-101 risale al Salone dell'aeronautica e dello spazio del Bourget del 1977 (ventitrè anni or sono), come si può controllare da giornali e riviste, caratteristiche e prestazioni dell'aeromobile sono rimaste quelle specificate nella citata manifestazione; anche nel corso di procedimenti giudiziari è stato accertato che lo Stato maggiore della Marina militare solamente a metà degli anni Ottanta, non senza qualche difficoltà, ha elaborato le specifiche operative per l'EH-101 sotto le insistenze del partito dell'allora Presidente del Consiglio dei ministri, attorno al quale «orbitava» l'EFIM Agusta; sul successo, magnificato dal Sottosegretario per la difesa, d'*export* di questo elicottero sono formulate da parti interessate molte ipotesi, mentre in realtà gli ordini fermi (oltre a quelli dei paesi costruttori, Regno Unito ed Italia) sono quindici da parte del Canada ed uno (si ripete uno) da parte della polizia di Tokyo, in variante non militare; sulla base della lacunosa documentazione ufficiale pubblicata nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario in corso per l'elicottero EH-101 fino al 31 dicembre 1998 l'Italia aveva speso complessivamente 1.435,08 miliardi di lire; conse-

guentemente per ognuno dei sedici elicotteri EH-101 commissionati dalla Marina militare (che quest'anno forse comincerà ad immetterli in servizio) i contribuenti hanno pagato 89,6 miliardi di lire come spropositato costo base, al quale deve essere sommato quello per l'acquisto e l'installazione di armi, sistemi ed accessori, con una nota di previsione che supera largamente i cento miliardi a macchina al completo stato operativo: onere sotto tutti gli aspetti eccessivo, in altri tempi giustificabile, non senza difficoltà, con l'argomentazione che le enormi risorse profuse avrebbero sortito come ritorno un apprezzabile patrimonio tecnologico con conseguenti favorevoli prospettive di *export* e di occupazione: in realtà è stato un miraggio svanito col tracollo dell'EFIM (con le note, disastrose conseguenze per l'intera comunità nazionale) e lo smembramento dell'allora gruppo Agusta, di cui quanto è rimasto si sarebbe integrato in complesso con la britannica Westland, sulla cui struttura, meccanismo finanziario, organigramma ed altro il Governo (sollecitato con interrogazioni parlamentari) non ha dato ragguagli;

anche l'elicottero A. 129, un tempo battezzato «Mangusta», era stato concepito negli anni Settanta in un ingenuo tentativo di fare concorrenza allo statunitense AH-64 «Apache», ed a questo fine negli anni Ottanta, con l'appoggio politico di cui poteva fruire l'allora *management* di questa azienda EFIM, lo Stato maggiore dell'Esercito italiano adottò questo aeromobile e, per motivarne l'acquisto, collaborò nella progettazione di una configurazione atta a consentire l'impiego di questo elicottero contro carri armati anche in condizioni di totale mancanza di visibilità, mediante un sistema quasi del tutto automatico; pur con la collaborazione (non gratuita) di diverse industrie degli Stati Uniti non risulta che questo A. 129 abbia sortito i risultati sperati; da questo – per attenuare un disastroso fallimento – il declassamento dell'A. 129 in semplice «piattaforma» volante («Scout») per armi leggere, con buone prospettive (peraltro non ancora concretizzatesi) d'impiego in operazioni antiguerriglia di dubbia compatibilità con la Costituzione della Repubblica: di tutto questo sembra che il Sottosegretario, nel rispondere agli atti di sindacato ispettivo, non fosse a conoscenza; soprattutto il Sottosegretario non ha spiegato, della vicenda del cosiddetto «Mangusta», in quale misura corrisponda a verità che la decisione di sviluppare la variante «Scout» sia stata influenzata dall'intento di fare acquisire quest'elicottero dal governo della Turchia per impiegarlo contro le comunità curde e se per la deludente riuscita dall'originaria variante controcarro dell'A. 129 siano state imputate all'Agusta appropriate penalizzazioni, con stridente incompatibilità con il fatto che alla ditta siano stati invece accordati altri finanziamenti per la messa a punto della variante declassata di tale aeromobile;

che l'assunto, contenuto nella risposta del Sottosegretario per la Difesa ai citati atti di sindacato ispettivo, che «non è altresì condivisibile la tesi che la Finmeccanica imponga al Governo scelte sulla politica di approvvigionamento dei mezzi», è in contrasto con numerose vicende di cui non si pretende che il Sottosegretario sia informato, ma lo sono di certo gli uffici degli Stati maggiori e delle direzioni tecniche del Ministero della

difesa e del segretario generale della difesa, tenuti a fornire al Gabinetto del Ministro gli elementi per le risposte alle interrogazioni;

che era tuttavia presumibile che il Sottosegretario fosse a conoscenza, anche per il numero delle interrogazioni parlamentari presentate nelle ultime settimane in proposito, del più recente caso di condizionamento delle scelte militari da parte della Finmeccanica; per illustrarlo si ricorre al testo pubblicato a pagina 74 del n. 6/1999 (pubblicato nel dicembre 1999) de «La rivista aeronautica», periodico edito dall'Aeronautica militare, ove si legge testualmente: «Il C-27J Spartan», il nuovo velivolo nato dalla collaborazione tra l'italiana Alenia Aerospazio e la statunitense Lockheed Martin, sarà acquisito dall'Aeronautica militare. È questa di fatto la notizia clou che ha caratterizzato la presentazione alla stampa nazionale ed internazionale della nuova macchina da trasporto tattico, avvenuta l'11 novembre scorso presso gli stabilimenti Alenia di Torino Caselle. A determinare il totale cambiamento d'opinione della Forza armata, che al momento del lancio del programma, nel 1996, aveva espresso «il non interesse» per il biturboelica, sono stati alcuni fattori commerciali convenienti ed incoraggianti che, uniti alle stimate buone prestazioni della macchina, hanno reso l'articolato processo dei velivoli un'operazione rispondente alle, in parte nuove, esigenze operative dell'Aeronautica militare»;

«Fattori commerciali convenienti ed incoraggianti», ovviamente per la Finmeccanica Alenia Aerospazio, e non già il soddisfacimento di specifiche esigenze operative, hanno fatto mutare la considerazione dell'Aeronautica militare nei confronti del nuovo C-27J ed hanno dato il via all'operazione annunciata dalla Finmeccanica Alenia come definita prima ancora che il velivolo fosse valutato in volo da piloti collaudatori militari – di acquisto di dodici «Spartan» da parte dell'Aeronautica militare e della cessione alla Finmeccanica Alenia Aerospazio dei quarantatré G 222 in servizio: questi velivoli, non recentissimi ma efficienti, secondo quanto assicurato dai comunicati del Ministero della difesa circa l'impiego di questi aerei di recente a Timor, saranno venduti poi dalla Finmeccanica Aerospazio sul mercato internazionale; nè può sostenersi che la sintetizzata operazione, di fatto definita senza il richiesto parere delle Commissioni competenti del Parlamento, valga a attenuare la disoccupazione in Italia poichè, sempre come illustrato con compiacenza da pubblicazioni vicine al Ministero della difesa, la Finmeccanica Alenia Aerospazio cerca di concludere accordi per la fabbricazione di parti del C27J con industrie di un numero il più alto possibile di paesi esteri nella speranza che i governi di questi ultimi commissionino l'aeroplano: il lavoro, in Italia, sarà pertanto ridottissimo confermando la crescente vocazione, assecondata dagli uffici aeronautici del Ministero della difesa, della Finmeccanica Alenia Aerospazio di svolgere un ruolo prettamente di mediazione (con ovvio, proporzionale compenso) fra il Ministero della difesa e diverse entità industriali; tale stato di fatto è provato altresì dalla recente cessione di una commessa del Ministero della difesa italiano riguardante i caccia-bombardieri AMX (si veda l'interrogazione 4-17728 del 12 gennaio 2000)

da parte della Finmeccanica Alenia Aerospazio ad un'industria brasiliana che a propria volta l'ha passata ad un'industria israeliana con negative ripercussioni nei confronti di un'azienda di Varese in rapporti con la concorrente industria israeliana: all'interrogazione in proposito, significativamente, il Ministro della difesa non ha dato riscontro;

che l'avere i competenti e responsabili uffici del Ministero della difesa fatto pervenire al Gabinetto del Ministro i dati – riferiti, come sintetizzato, alla Commissione difesa dal Sottosegretario – dopo quasi quattro anni dalla presentazione delle interrogazioni induce ad ipotizzare che sia stata colta un'occasione per tentare di ottenere in sede parlamentare un'attestazione di fiducia e di correttezza nei confronti della Finmeccanica e delle relative aziende nel momento in cui la riassunta vicenda del C-27J è all'esame della magistratura e che, come sollecitato da varie parti, dovranno essere spiegate le dichiarazioni – in assonanza con quelle del predecessore, banalizzate nel modo citato dal Sottosegretario dinanzi alla Commissione difesa – rese negli ultimi giorni dell'ottobre 1999 nel corso della cerimonia per l'inaugurazione dell'anno accademico alla Scuola di guerra aerea dall'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, nell'allocuzione propulsiva, affrontando lo scabroso argomento del rapporto fra le industrie fornitrici e l'Aeronautica militare; l'alto ufficiale, fra l'altro, ha dichiarato:

a) «Negli anni passati le regole e le prassi utilizzate hanno accentuato, invece di compensare, alcuni pericoli insiti nel sistema produttivo militare con un elevato grado di protezionismo verso le industrie che non sono state stimolate all'efficienza... per anni è prevalsa la cultura del buon contratto intesa come perfezione burocratica dell'atto amministrativo elaborato, e ciò ha consentito lo sviluppo di un sistema rigido, attento alle procedure, ma non orientato ai risultati, incapace di correggersi di fronte ad evidenti distorsioni»;

b) l'Aeronautica militare «si è sentita più volte messa di fronte a problematiche e responsabilità di politica industriale che non avrebbero dovuto riguardarla»; ciò «per certi versi ha inciso sullo sviluppo armonico del mezzo aereo»;

c) nella «resistenza al cambiamento» va ricercato «uno dei fattori che rallenta il trapasso dalla cultura del contratto alla cultura del buon prodotto e dell'efficienza», al punto che «ancora oggi persiste l'orientamento a favorire solo la produzione e l'acquisizione dei nuovi mezzi senza sviluppare contemporaneamente la meno remunerativa capacità di mantenimento in servizi dei medesimi mezzi»;

d) nella gestione dei contratti «si è instaurata una non lungimirante prassi che ha visto rimandare a potenziali futuri contratti ogni ottimizzazione che poteva essere effettuata senza costi aggiuntivi in corso di sviluppo» cosicché «il problema dell'efficienza delle linee di volo e della valorizzazione delle potenzialità dei mezzi già in forza armata è quello che oggi stiamo affrontando con maggiore sforzo»; «l'Aeronautica militare è fortemente determinata ad uscire da questa situazione che si traduce, in pratica, nel possesso di centinaia di mezzi, ma nel possibile im-



piego alla massima capacità operativa di numeri molto più contenuti», ed ancora «l'annoso e grave problema dell'acquisizione di parti di ricambio a corredo della prima fornitura di velivoli, segnalate come necessarie all'industria e rimaste inutilizzate nei depositi perchè rivelatesi, alla prova dei fatti, non necessarie per la manutenzione dei velivoli non è più accettabile»; «le risorse finanziarie impiegate per l'acquisizione di quelle parti di ricambio rivelatesi non necessarie avrebbero potuto finanziare o accelerare un altro progetto, favorendo una più oculata costruzione dell'architettura dello strumento aereo»;

e) «per i mezzi già in dotazione stiamo cercando di stimolare la fornitura di servizi da parte di già esistenti realtà industriali, secondo regole di mercato, in un quadro europeo, per cercare di concentrare le risorse disponibili in progressiva riduzione verso il *business* principale delle forze armate e cioè la maggiore efficienza ed efficacia operativa»;

f) «molti potenziali pericoli – ha denunciato altresì l'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare – potrebbero impedire il necessario processo correttivo» ... «In ogni grande cambiamento vi sono infinite forme di gattopardesca capacità del sistema di riprodurre, nella nuova situazione, ciò che si è cercato di abbandonare con la vecchia»... L'enorme forma di resistenza che ancora incontra la legge Bassanini da parte di tutta una classe di funzionari abituati a concentrarsi sugli aspetti procedurali fa sì che «ancora oggi i tempi di definizione dei contratti sono pari a circa il doppio di quelli impiegati dai maggiori paesi nostri *partner*»;

g) «È essenziale – ha concluso l'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare – che sia pienamente implementato un quadro di regole di acquisizione mantenimento dei mezzi orientato al risultato finale che debba prevalere sugli aspetti puramente formali»,

si chiede di sapere se anche le riportate dichiarazioni dell'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, connesse con l'eco di recenti, clamorosi contrasti fra l'Aeronautica militare e la Finmeccanica circa contratti di manutenzione aeromobili, debbano essere considerate «argomentazioni del tutto legittime in un contesto indirizzato a puntare l'indice contro alcune inefficienze del sistema burocratico ed a stigmatizzare la complessità delle regole che in alcuni casi avrebbero limitato significativamente la possibilità di ottenere prodotti idonei a soddisfare le esigenze», oppure se le sintetizzate dichiarazioni del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, unitamente ai fatti esposti in rettifica a quanto fatto affermare dal Sottosegretario ed alla sospetta coincidenza che dopo circa quattro anni è stata data risposta ad alcuni atti di sindacato ispettivo, non inducano ad ipotizzare ad avviso dell'interrogante l'esistenza nell'ambito del Ministero della difesa di una organizzazione criminosa volta ad appoggiare indefinibili interessi delle aziende della Finmeccanica in stridente contrasto con il corretto assolvimento degli adempimenti connessi con l'amministrazione della Difesa, ad attivare, in modo appropriato, le conseguenti e doverose procedure di accertamento e ad assumere tempe-

stivamente le iniziative volte a bloccare il proseguimento dei criminosi disegni sintetizzati.

(3-03519)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e del bilancio, del tesoro e della programmazione economica.*

– Premesso:

che è un fatto di rilevanza assai negativa che nelle sedute del 15 e del 17 febbraio 2000 della Commissione difesa del Senato della Repubblica il Sottosegretario per la difesa ha fornito risposte ad una serie di atti parlamentari di sindacato ispettivo presentati alcuni anni or sono ed in particolare, sottoscritte dallo scrivente, le interrogazioni 3-00700 del 30 gennaio 1997 (rapporti fra il Ministro della difesa *pro tempore* ed il Presidente della Finmeccanica spa *pro tempore*), 3-00701 del 30 gennaio 1997 (mancata richiesta di danni erariali alla Finmeccanica spa per errori progettuali e fabbricazione difettosa di aeromobili AMX venduti all'Aeronautica militare) e 3-00702 del 30 gennaio 1997 (rapporti fra l'Agusta, azienda della Finmeccanica spa, ed il Ministero della difesa, in particolare per quanto riguarda gli elicotteri EH. 101 ed A. 129);

che il Sottosegretario ha difeso senza limitazioni l'operato degli organismi tecnici del Ministero nei confronti della Finmeccanica spa, nonchè quest'ultima nel presunto rispetto degli impegni contrattuali con l'amministrazione militare, e fra l'altro ha affermato, come da resoconto parlamentare, che «non è altresì condivisibile la tesi che la Finmeccanica imponga al Governo scelte sulla politica di approvvigionamento dei mezzi»; in riferimento ad alcune gravi affermazioni (fra l'altro: «l'industria nazionale di fatto frena lo sviluppo della forza armata...»), pronunciate in un pubblico consesso dall'allora (1996) Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare (attualmente capo di Stato maggiore della Difesa), e delle quali veniva chiesto conto in detti atti di sindacato ispettivo, sono state disinvoltamente liquidate dal Sottosegretario per la difesa con le seguenti espressioni: «si deve osservare preliminarmente che si tratta di argomentazioni del tutto legittime in un contesto indirizzato a puntare l'indice contro alcune inefficienze del sistema burocratico ed a stigmatizzare la complessità delle regole che in alcuni casi avrebbero limitato significativamente la possibilità di ottenere prodotti idonei a soddisfare le esigenze»;

che in relazione alla scandalosa vicenda dei cacciabombardieri AMX, il cui procedimento alla procura della Repubblica di Roma per il momento è bloccato da illegittimo intervento del procuratore Capo e sui quali erano stati chiesti ragguagli in detti atti di sindacato ispettivo, il Sottosegretario per la difesa ha assicurato che «per quanto concerne i costi delle riparazioni derivanti da cedimenti strutturali dell'AMX, si fa presente che gli stessi sono stati, sono e saranno posti esclusivamente a carico dell'impresa costruttrice... l'amministrazione della Difesa ha acquistato velivoli con 4.000 ore di vita e qualunque attività di intervento necessario per raggiungere tali limiti è completamente a carico della ditta azienda

Alenia Aerospazio della Finmeccanica spa»; quanto agli elicotteri EH-101, attualmente prodotti dal consorzio EHIOS (Agusta Finmeccanica-Wes- tland), il Sottosegretario ha negato che la Marina militare, destinataria del- l'elicottero, sia stata costretta a stabilire i requisiti operativi a posteriori per giustificarne l'acquisto ed, inspiegabilmente, ha tentato di provare quest'affermazione adducendo l'enorme interesse palesato per quest'eli- cottero da altri paesi, in relazione all'elicottero A-129 lo stesso Sottosegre- tario ha assicurato che si tratta un'ottima macchina (pur ammettendo che è in fase di aggiornamento) e che la trasformazione, pagata dall'amministra- zione, dall'originario A-129 controcarro ogni tempo in A-129 armato cor- risponderebbe a saggia decisione, consentendo la disponibilità di un aereo- mobile per tutti gli usi anzichè di uno specializzato esclusivamente ad attaccare i carri armati in qualsiasi condizione di tempo e di visibilità;

che, confermando l'inaccettabile tendenza di Ministri e Sottosegre- tario a rispondere alle interrogazioni parlamentari fornendo – e additandola come valida, veritiera e legale – pedissequamente la versione dei fatti di persone e uffici responsabili di quanto in oggetto dell'interrogazione (spesso imputabili di fatti rilevanti) senza alcun approfondimento e discrimi- nazione, il Sottosegretario per la difesa ha dimostrato di ignorare quanto segue:

il cacciabombardiere AMX è stato messo in produzione senza che fosse fatta luce sulle cause della distruzione del velivolo prototipo (con la morte del pilota collaudatore Quarantelli); per le imperfezioni progettuali e di produzione e per i difetti al motore i primi trenta AMX dopo breve impiego sono di fatto in stato di rottamazione; la linea di questi caccia- bombardieri ha subito ripetitivi e lunghi fermi e tuttora è soggetta a rile- vanti limitazioni operative, nonostante si tenti di far credere il contrario; gli AMX sono incorsi in numerosi incidenti – spesso con la morte del pi- lotta, sulle cui cause i Ministri della difesa (dal 1992 ad oggi) non hanno fornito risposte; rilevanti risorse finanziarie negli ultimi esercizi di bilan- cio sono state devolute con motivazioni di comodo (potenziamento, inte- grazioni, adeguamento di nuovi sistemi d'arma, ammodernamento stru- mentale, eccetera) ai velivoli AMX che in realtà con questi stanziamenti sono stati «epurati» dei difetti più gravi; nonostante gli onerosi sforzi di *marketing* compiuti (con prevalente supporto del Ministero della difesa), questo aeroplano non è stato adottato da alcun paese estero, oltre al Bra- sile (cointeressato nella produzione); tuttavia, con il compiacente avallo di alcuni uffici dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare e dell'uffi- cio del segretario generale della Difesa, sono state destinate consistenti ri- sorse finanziarie nel tentativo di svilupparne una variante ammodernata e «potenziata»; è inaccettabilmente riduttivo liquidare tutti i fatti sintetizzati, relativi a questi aeroplani, assicurando – come ha fatto il Sottosegretario – che i costi delle riparazioni saranno addebitati all'Alenia Aerospazio, senza neppure precisare a quanto questi costi ammontano, nè fornire rag- guagli dettagliati sull'effettiva destinazione degli stanziamenti aggiuntivi e su altri aspetti non secondari (come l'avvio della produzione senza sapere

come fosse andato distrutto il primo prototipo), anche se è in atto un procedimento giudiziario solo provvisoriamente insabbiato;

l'annuncio dell'elicottero EH-101 risale al Salone dell'aeronautica e dello spazio del Bourget del 1977 (ventitrè anni or sono); come si può controllare da giornali e riviste, caratteristiche e prestazioni dell'aeromobile sono rimaste quelle specificate nella citata manifestazione; anche nel corso di procedimenti giudiziari è stato accertato che lo Stato maggiore della Marina militare solamente a metà degli anni Ottanta, non senza qualche difficoltà, ha elaborato le specifiche operative per l'EH-101 sotto le insistenze del partito dell'allora Presidente del Consiglio dei ministri, attorno al quale «orbitava» l'EFIM Agusta; sul successo, magnificato dal Sottosegretario per la difesa, d'*export* di questo elicottero sono formulate da parti interessate molte ipotesi, mentre in realtà gli ordini fermi (oltre a quelli dei paesi costruttori, Regno Unito ed Italia) sono quindici da parte del Canada ed uno (si ripete: uno) da parte della polizia di Tokyo, in variante non militare; sulla base della lacunosa documentazione ufficiale pubblicata nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario in corso, per l'elicottero EH-101 fino al 31 dicembre 1998 l'Italia aveva speso complessivamente 1.435,08 miliardi di lire; conseguentemente per ognuno dei sedici elicotteri EH-101 commissionati dalla Marina militare (che quest'anno forse comincerà ad immetterli in servizio) i contribuenti hanno pagato 89,6 miliardi di lire come spropositato costo base, al quale deve essere sommato quello per l'acquisto e l'installazione di armi, sistemi ed accessori, con una nota di previsione che supera largamente i cento miliardi a macchina al completo stato operativo, onere sotto tutti gli aspetti eccessivo, in altri tempi giustificabile, non senza difficoltà, con l'argomentazione che le enormi risorse profuse avrebbero sortito come ritorno un apprezzabile patrimonio tecnologico con conseguenti favorevoli prospettive di *export* e di occupazione; in realtà è stato un miraggio svanito col tracollo dell'EFIM (con le note, disastrose conseguenze per l'intera comunità nazionale) e lo smembramento dell'allora gruppo Agusta, di cui quanto è rimasto si sarebbe integrato in complesso con la britannica Westland, sulla cui struttura, meccanismo finanziato, organigramma ed altro il Governo (sollecitato con interrogazioni parlamentari) non ha dato ragguagli;

anche l'elicottero A-129, un tempo battezzato «Mangusta», era stato concepito negli anni Settanta in un ingenuo tentativo di fare concorrenza allo statunitense AH-64 «Apache», ed a questo fine negli anni Ottanta, con l'appoggio politico che poteva fruire l'allora *management* di questa azienda EFIM, lo Stato maggiore dell'Esercito italiano adottò questo aeromobile e, per motivarne l'acquisto, collaborò nella progettazione di una configurazione atta a consentire l'impiego di questo elicottero contro carri armati anche in condizioni di totale mancanza di visibilità mediante un sistema quasi del tutto automatico; pur con la collaborazione (non gratuita) di diverse industrie degli Stati Uniti non risulta che questo A-129 abbia sortito i risultati sperati, da questo – per attenuare un disastroso fallimento – il declassamento dell'A-129 in semplice «piattaforma»

volante («Scout») per armi leggere, con buone prospettive (peraltro non ancora concretizzatesi) d'impiego in operazioni antiguerriglia di dubbia compatibilità con la Costituzione della Repubblica; di tutto questo sembra che il Sottosegretario, nel rispondere agli atti di sindacato ispettivo, non fosse a conoscenza, soprattutto il Sottosegretario non ha spiegato, della vicenda del cosiddetto «Mangusta», in quale misura corrisponda a verità che la decisione di sviluppare la variante «Scout» sia stata influenzata dall'intento di fare acquisire quest'elicottero dal governo della Turchia per impiegarlo contro le comunità curde e se per la deludente riuscita dall'originaria variante controcarro dell'A-129 siano state imputate all'Agusta appropriate penalizzazioni, con stridente incompatibilità con il fatto che alla ditta siano stati invece accordati altri finanziamenti per la messa a punto della variante declassata di tale aeromobile;

che l'assunto, contenuto nella risposta del Sottosegretario per la difesa ai citati atti di sindacato ispettivo, che «non è altresì condivisibile la tesi che la Finmeccanica imponga al Governo scelte sulla politica di approvvigionamento dei mezzi» è in contrasto con numerose vicende di cui non si pretende che il Sottosegretario sia informato, ma lo sono di certo gli uffici degli Stati maggiori e delle direzioni tecniche del Ministero della difesa e del segretario generale della Difesa, tenuti a fornire al Gabinetto del Ministro gli elementi per le risposte alle interrogazioni;

che era tuttavia presumibile che il Sottosegretario fosse a conoscenza, anche per il numero delle interrogazioni parlamentari presentate nelle ultime settimane in proposito, del più recente caso di condizionamento delle scelte militari da parte della Finmeccanica; per illustrarlo si ricorre al testo pubblicato a pagina 74 del n. 6 del 1999 (pubblicato nel dicembre 1999) della «Rivista aeronautica», periodico edito dall'Aeronautica militare, ove si legge testualmente: Il C-27J «Spartan», il nuovo velivolo nato dalla collaborazione tra l'italiana Alenia Aerospazio e la statunitense Lockheed Martin, sarà acquisito dall'Aeronautica militare. È questa di fatto la notizia *clou* che ha caratterizzato la presentazione alla stampa nazionale ed internazionale della nuova macchina da trasporto tattico, avvenuta l'11 novembre scorso presso gli stabilimenti Alenia di Torino Caselle. A determinare il totale cambiamento d'opinione della Forza armata, che al momento del lancio del programma, nel 1996, aveva espresso «il non interesse» per il biturboelica, sono stati alcuni fattori commerciali convenienti ed incoraggianti che, uniti alle stimate buone prestazioni della macchina, hanno reso l'articolato processo dei velivoli un'operazione rispondente alle in parte nuove esigenze operative dell'Aeronautica militare»;

che «fattori commerciali convenienti ed incoraggianti», ovviamente per la Finmeccanica Alenia Aerospazio, e non già il soddisfacimento di specifiche esigenze operative, hanno fatto mutare la considerazione dell'Aeronautica militare nei confronti del nuovo C-27J ed hanno dato il via all'operazione – annunciata dalla Finmeccanica Alenia come definita prim'ancora che il velivolo fosse valutato in volo da piloti collaudatori militari – di acquisto di dodici «Spartan» da parte dell'Aeronautica mili-

tare e della cessione della Finmeccanica Alenia Aerospazio dei quarantaquattro G-222 in servizio: questi velivoli, non recentissimi ma efficienti secondo quanto assicurato dai comunicati del Ministero della difesa circa l'impiego di questi aerei di recente a Timor, saranno venduti poi dalla Finmeccanica Aerospazio sul mercato internazionale; nè può sostenersi che la sintetizzata operazione, di fatto definita senza il richiesto parere delle Commissioni competenti del Parlamento, valga ad attenuare la disoccupazione in Italia poichè, sempre come illustrato con compiacenza da pubblicazioni vicine al Ministero della difesa, la Finmeccanica Alenia Aerospazio cerca di concludere accordi per la fabbricazione di parti del C-27J con industrie di un numero il più alto possibile di paesi esteri nella speranza che i governi di questi ultimi commissionino l'aeroplano, il lavoro per il quale, in Italia, sarà pertanto ridottissimo confermando la crescente vocazione, assecondata dagli uffici aeronautici del Ministero della difesa, della Finmeccanica Alenia Aerospazio di svolgere un ruolo prettamente di mediazione (con ovvio, proporzionale compenso) fra il Ministero della difesa e diverse entità industriali; tale stato di fatto è provato altresì dalla recente cessione di una commissione del Ministero della difesa italiano riguardante i cacciabombardieri AMX (interrogazione 4-17728 del 12 gennaio 2000) da parte della Finmeccanica Alenia Aerospazio ad industria brasiliana che a propria volta l'ha passata ad un'industria israeliana con negative ripercussioni nei confronti di un'azienda di Varese in rapporti con la concorrente industria israeliana: all'interrogazione in proposito, significativamente, il Ministro della difesa non ha dato riscontro;

che l'aver i competenti e responsabili uffici del Ministero della difesa fatto pervenire al Gabinetto del Ministro i dati – riferiti, come sintetizzato, alla Commissione senatoriale dal Sottosegretario – dopo quasi quattro anni dalla presentazione delle interrogazioni induce ad ipotizzare che sia stata colta un'occasione per tentare di ottenere in sede parlamentare un'attestazione di fiducia e di correttezza nei confronti della Finmeccanica e delle relative aziende nel momento in cui la riassunta vicenda del C-27J è all'esame della magistratura e che, come sollecitato da varie parti, dovranno essere spiegate le dichiarazioni – in assonanza con quelle del predecessore, banalizzate nel modo citato dal Sottosegretario dinanzi alla Commissione senatoriale – rese negli ultimi giorni dell'ottobre 1999 nel corso della cerimonia per l'inaugurazione dell'anno accademico alla Scuola di guerra aerea dall'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, nell'allocuzione prolusiva, affrontando lo scabroso argomento del rapporto fra industrie fornitrici e l'Aeronautica militare, l'atto ufficiale, fra l'altro, ha dichiarato:

a) «Negli anni passati le regole e le prassi utilizzate hanno accentuato, invece di compensare, alcuni pericoli insiti nel sistema produttivo militare con un elevato grado di protezionismo verso le industrie, la cultura del buon contratto intesa come perfezione burocratica dell'atto amministrativo elaborato e ciò ha consentito lo sviluppo di un sistema rigido, attento alle procedure ma non orientato ai risultati, incapace di correggersi di fronte ad evidenti distorsioni»;

b) l'Aeronautica militare «si è sentita più volte messa di fronte a problematiche e responsabilità di politica industriale che non avrebbero dovuto riguardarla», cioè «per certi versi ha inciso sullo sviluppo armonico del mezzo aereo»;

c) nella «resistenza al cambiamento» va ricercato «uno dei fattori che rallenta il trapasso dalla cultura del contratto alla cultura del buon prodotto e dell'efficienza», al punto che «ancora oggi persiste l'orientamento a favorire solo la produzione e l'acquisizione dei nuovi mezzi senza sviluppare contemporaneamente la meno remunerativa capacità di mantenimento in servizio dei medesimi mezzi».

d) nella gestione dei contratti «si è instaurata una non lungimirante prassi che ha visto rimandare a potenziali futuri contratti ogni ottimizzazione che poteva essere effettuata senza costi aggiuntivi in corso di sviluppo» cosicché «il problema dell'efficienza delle linee di volo e della valorizzazione delle potenzialità dei mezzi già in forza armata è quello che oggi stiamo affrontando con maggiore sforzo»; «l'Aeronautica militare» è fortemente determinata ad uscire da questa situazione che si traduce, in pratica, nel possesso di centinaia di mezzi, ma nel possibile impiego alla massima capacità operativa di numeri molto più contenuti», ed ancora «l'annoso e grave problema dell'acquisizione di parti di ricambio a corredo della prima fornitura di velivoli, segnalate come necessarie all'industria e rimaste inutilizzate nei depositi perché rivelatesi, alla prova dei fatti, non necessarie per la manutenzione dei velivoli, non è più accettabile»; «le risorse finanziarie impiegate per l'acquisizione di quelle parti di ricambio rivelatesi non necessarie avrebbero potuto finanziare o accelerare un altro progetto, favorendo una più oculata costruzione dell'architettura dello strumento aereo»;

e) «per i mezzi già in dotazione stiamo cercando di stimolare la fornitura di servizi da parte di già esistenti realtà industriali, secondo regole di mercato, in un quadro europeo per cercare di concentrare le risorse disponibili in progressiva riduzione verso il *business* principale della forza armata e cioè la maggiore efficienza ed efficacia operativa»;

f) «molti potenziali pericoli – ha denunciato altresì l'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare – potrebbero impedire il necessario processo correttivo»; «in ogni grande cambiamento vi sono infinite forme di gattopardesca capacità del sistema di riprodurre, nella nuova situazione, ciò che si è cercato di abbandonare con la vecchia», «l'enorme forma di resistenza che ancora incontra la legge Bassanini da parte di tutta una classe di funzionari abituati a concentrarsi sugli aspetti procedurali» fa sì che «ancora oggi i tempi di definizione dei contratti sono pari a circa il doppio di quelli impiegati dai maggiori paesi nostri *partner*»;

g) «è essenziale – ha concluso l'attuale Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare – che sia pienamente implementato un quadro di regole di acquisizione e mantenimento dei mezzi orientato al risultato finale che debba prevalere sugli aspetti puramente formali»;

che quanto precede nella presente premessa, oggetto dell'atto di sindacato ispettivo 3-03519, presentato il 2 marzo 2000, e di numerose al-

tre interrogazioni, pur corrispondendo a fatti non smentiti di eccezionale gravità – peraltro denunciati anche dai Capi di Stato maggiore della Difesa e dell'Aeronautica – viene di fatto ignorato o formalmente rettificato dopo anni da compiacenti e non informati «vice Ministri»;

che quanto precede autorizza ad ipotizzare, con l'avallo del persistente silenzio dell'autorità di governo, l'esistenza nell'ambito del Ministero della difesa di un'organizzazione criminosa, volta ad appoggiare indefinibili interessi delle aziende della Finmeccanica, in stridente contrasto con il corretto assolvimento degli adempimenti connessi con l'amministrazione della Difesa,

si chiede di sapere se, oltre ad attivare, come già sollecitato, le dovose procedure d'accertamento ed approfondimento ed assumere tempestivamente le iniziative volte a bloccare l'ulteriore proseguimento dei criminali disegni sintetizzati in premessa, non si ritenga urgente predisporre una radicale revisione della normativa contrattualistica del Ministero della difesa, attenuando le garanzie nei confronti di fornitori di beni e servizi (in particolare quelli riguardanti le revisioni di aeromobili e l'acquisizione di riserve di parti di ricambio), accentuando – contrariamente alla tendenza in atto da oltre un ventennio e nell'interesse del cittadino contribuente in generale e dell'efficacia ed efficienza dei mezzi e sistemi approvvigionati – le verifiche preventive, formali e sostanziali, da parte degli organi di controllo dello Stato e limitando la discrezionalità di alcuni organismi tecnici del Ministero della difesa e di alcuni uffici degli Stati maggiori, al contrario di come auspicato da parte di un sodalizio sovvenzionato dallo stesso Ministero della difesa.

(3-03549)

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, rispondo congiuntamente alle due interrogazioni del senatore Dolazza, in quanto attinenti ad analogo argomento.

In merito alle considerazioni fatte nella premessa degli atti di sindacato ispettivo, si conferma quanto già riferito dal sottosegretario di Stato Guerrini nei giorni 15 e 17 febbraio ultimo scorso in risposta a precedenti interrogazioni del medesimo interrogante aventi lo stesso oggetto. In questa sede si provvederà, pertanto, a fornire riscontro a quegli aspetti che non avevano trovato trattazione nella precedente occasione.

Ciò premesso, per quanto attiene alla vicenda dei cacciabombardieri AMX, si rappresenta che il procedimento penale n. 12376/98, instaurato presso il tribunale di Roma, è tuttora pendente nella fase delle indagini preliminari.

In ordine, poi, alla produzione del cacciabombardiere AM-X, avviata, a dire dall'interrogante, senza che prima fossero chiarite le cause che determinarono la distruzione del prototipo, si evidenzia che l'inchiesta tecnico-formale, svolta da una commissione composta da rappresentanti della Difesa e dei Trasporti, ha individuato nell'errore umano la causa dell'incidente. Inoltre, l'attività di produzione di serie del velivolo è iniziata nel 1986, successivamente quindi alle conclusioni dell'inchiesta tecnico-am-



ministrativa che peraltro, come già sottolineato, non ha attribuito a problematiche tecniche la causa dell'incidente occorso al prototipo.

In merito al potenziamento/adeguamento del velivolo AM-X, si rappresenta che il cacciabombardiere, progettato sulla base di un requisito militare iniziale degli anni '70 per sostituire i velivoli G 91 R/Y e F 104 G, e attualmente in servizio presso i reparti di volo, risponde alle esigenze operative espresse all'epoca dalla forza armata.

Le attività di potenziamento/incremento delle capacità operative si sono rese necessarie in conseguenza dell'evoluzione degli scenari geopolitici che richiedono, per la macchina, particolari e diversi requisiti e confermano il potenziale di crescita insito nella progettazione iniziale del velivolo, sostanziandone la sua validità.

Passando al programma di sviluppo e produzione del velivolo da trasporto C27J, esso discende dal piano delle compensazioni industriali, previsto nel contratto di acquisto di 18 velivoli da trasporto militare Lockheed C130J. A seguito di tali accordi si è infatti costituita una società denominata LMATTS (Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System)...

DOLAZZA. Sì, è così.

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*.... con il compito di sviluppare, produrre e commercializzare il nuovo velivolo da trasporto tattico, derivato dal velivolo G222.

Il prototipo del C27J ha effettuato il primo volo il 24 settembre dello scorso anno presso l'aeroporto di Torino - Caselle ed ha totalizzato, alla data del 24 febbraio 2000, più di 40 ore di volo, in linea con quanto previsto dal programma di collaudo. Il 12 maggio di quest'anno ha effettuato il primo volo anche un secondo prototipo con la configurazione avionica e propulsiva simile a quella del velivolo di produzione. Il programma di sviluppo prevede inoltre la certificazione civile del velivolo, da parte del Registro aeronautico italiano con il supporto dell'Aeronautica militare, e la qualificazione militare che sarà condotta, a titolo oneroso, dalla stessa forza armata.

In tale quadro l'Amministrazione della difesa, a seguito delle deliberazioni del comitato dei Capi di Stato Maggiore del 14 ottobre 1999, ha richiesto, in data 15 febbraio 2000, un'offerta alla società LMATTS per la fornitura di 12 velivoli C27J e di un simulatore di volo. La stipula del contratto di fornitura è prevista per la fine dell'anno 2000. La decisione di acquisire tali velivoli è stata assunta in considerazione della vetustà dei velivoli G222, entrati in servizio verso la fine degli anni '70.

Ulteriori motivi che hanno indotto all'acquisizione del C27J sono riconducibili alla disponibilità della società Alenia nell'effettuare una permuta dei circa 40 velivoli G222 dell'Aeronautica, con un notevole risparmio da parte dell'Amministrazione nell'onere di acquisto dei nuovi velivoli, ed alla possibilità di razionalizzare il supporto manutentivo ed addestrativo dell'intera linea di velivoli da trasporto, in quanto il C27J uti-

lizzerà lo stesso sistema propulsivo ed avionico del velivolo C130J. La richiesta del simulatore di volo risponde, invece, all'esigenza di disporre di uno strumento addestrativo molto avanzato. Esso troverà collocazione presso la base di Pisa.

Sempre a causa della vetustà della flotta di C130H è stato inoltre formalizzato un contratto con la ditta Lockheed per la fornitura di ulteriori 4 velivoli C130J, con l'opzione per ulteriori 2, a fronte della permuta di 12 velivoli C130H in dotazione. Ciò consentirà alla forza armata di disporre, nel prossimo futuro, di due gruppi di volo su C130J, per complessivi 22-24 velivoli e di un terzo gruppo su 12 velivoli C27J.

Al riguardo, si osserva che la scelta di avvalersi degli strumenti legislativi che autorizzano la permuta dei velivoli operativamente obsoleti consente da un lato di operare considerevoli risparmi sugli interventi di ammodernamento che si rendono comunque necessari su una famiglia di velivoli in servizio oramai da più di trent'anni, e dall'altro di disporre di una flotta da trasporto aereo nazionale moderna e più idonea a far fronte ai numerosi impegni internazionali, per operazioni a supporto della pace, a cui l'Italia partecipa e che prioritariamente richiedono un'efficiente ed efficace capacità di trasporto aereo.

DOLAZZA. Aria fritta.

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Ne emettiamo tanta tutti insieme.

Da ultimo, per quanto attiene alla problematica inerente l'acquisizione - nella fase della prima fornitura - di parti di ricambio di velivoli, palesatasi in taluni casi ridondante rispetto alle reali esigenze riscontrate nel corso dell'esercizio delle linee di volo, si osserva da un lato che solo l'esperienza delle attività di volo ha consentito di focalizzare il reale fabbisogno di parti di ricambio. È pertanto comprensibile ed accettabile che in alcuni casi vi possano essere state talune ridondanze. Tuttavia il materiale di rispetto nel complesso acquisito ha consentito di garantire la piena operatività dei velivoli in quanto l'immediata disponibilità di scorte ha permesso di mantenere un costante elevato livello di efficienza.

Per completezza di informazione si evidenzia, inoltre, che il fenomeno dell'eccedenza dei rispetti è stato ridimensionato nel corso degli anni sia in ragione del migliorato livello di efficienza di gestione della linea, sia in quanto opportuni interventi normativi in materia hanno introdotto la possibilità di permutare l'eventuale eccedenza di materiale giacente presso i depositi con altro di nuova acquisizione (articolo 3 della legge 28 dicembre 1999, n. 549).

DOLAZZA. Nella risposta del Sottosegretario non si parla dei 30 velivoli AMX su 139 che sono stati messi in disarmo senza che se ne comprendano i motivi e senza dire niente alla società costruttrice.

Si chiedeva poi se questi fondi fossero in realtà per ammodernamento o se dovessero sopperire alle carenze tecniche evidenziatesi su questo ve-

livolo, cosa che ho sottolineato nelle mie interrogazioni e che mi sembra abbiano evidenziato anche paesi acquirenti come il Brasile, tant'è vero che c'è una controversia sul pagamento dell'ultima *tranche* di questi velivoli.

Inoltre, non è stato detto nulla sull'elicottero A-129 e sul fatto che lo Stato italiano ha speso un mare di soldi per trasformarlo in elicottero anti-carro, tutto tempo, con acquisizione di bersaglio e così via; dopo di che spendiamo altri soldi per una piattaforma per mettere delle mitragliere e lo diamo in costruzione per la Turchia, sapendo benissimo che non verrà usato contro i russi bensì come elicottero antiguerriglia contro i curdi. Su questo aspetto nulla è stato detto.

Per quanto riguarda la prima prova compiuta dal C-27J, in realtà si trattava di un G222 con la sola attrezzatura tecnica, tant'è vero che il Sottosegretario stesso afferma che la seconda prova del C-27J Spartan è stata fatta con un velivolo sul quale era stata sistemata l'avionica e la propulsione. Neanche quel prototipo era nella forma definitiva. Ora non si comprende come Finmeccanica, Alenia e così via andassero vantandosi di aver venduto il mezzo al Governo italiano, tant'è vero che Alenia Aerospazio, come affermo nella mia interrogazione, ha cercato di distribuire a varie nazioni la costruzione di vari pezzi e cerca di concludere accordi per la fabbricazione di parti del C-27J con industrie di un numero il più alto possibile di paesi esteri nella speranza che i Governi di questi ultimi commissionino l'aereo. Conseguentemente, il lavoro eseguito in Italia per la costruzione di questo velivolo è pressoché nullo. A fronte di tutto ciò, lo Stato italiano continua a pagare una barca di soldi.

Per concludere, non è stato fatto il minimo accenno all'elicottero italiano EH-101. Dal 31 dicembre 1998 l'Italia ha pagato complessivamente 1.435,08 miliardi per 16 elicotteri, alla modesta cifra di 89,6 miliardi l'uno. Si parla poi di ammodernarli. A fronte di queste spese, io ritengo che forse andrebbe fatta una verifica, anche perché come ci spostiamo e giriamo per acquisire materiale bellico, dobbiamo sempre e solamente passare per Finmeccanica. Vorrei ricordare che la mia richiesta al commissario Monti di verificare i finanziamenti alle industrie aeronautiche muoveva dell'esigenza di verificare che questi fondi fossero usati per il rinnovamento tecnico; posso capire che il Governo italiano abbia fornito danaro per le acquisizioni industriali, per le società industriali di costruzioni aeronautiche tra inglesi e italiani, però, qualora noi dovessimo diventare soci al 50 per cento, è chiaro che, se sedendoci a un tavolo con il nostro socio ci venisse detto che le nostre industrie non valgano niente e perdono un certo numero di miliardi al mese, noi dovremmo comunque chiuderle. Torno dunque all'affermazione che feci nel 1996 quando dicevo che stanno acquisendo denaro, stanno vendendo le migliori tecnologie e ci lasceranno i cosiddetti morti in casa. Noi ci troveremo degli stabilimenti obsoleti, tecnicamente non concorrenziali, che saranno costretti a chiudere; ciò è tanto vero che gli ammodernamenti per l'AMX sono stati affidati, sembra, a una società brasiliana che a sua volta li ha affidati in subappalto a una società israeliana; altre società, per esempio, hanno acquisito tecnologie tedesche e le stanno facendo realizzare in Polonia. La cosa tragica è

che io non riesco a capire per quale motivo il Governo non intervenga: se spendo denaro, lo faccio per avere migliori tecnologie italiane e non per svendere la tecnologia e gli stabilimenti italiani.

Nella risposta del sottosegretario Rivera nulla si dice in risposta alle mie domande, che erano abbastanza specifiche. Si è fatta della filosofia che, per molti versi, mi sono permesso di definire «aria fritta». Non si è ancora risposto a tutto questo e neanche sul procedimento in corso, che il procuratore capo di Roma ha cercato di fermare (disgraziatamente il procuratore capo di Roma è stato messo da parte perchè il CSM ha dato ragione al procuratore Pititto nella sua indagine). Pertanto, l'indagine che si è tentato di fermare sugli AMX e sugli EH-101 andrà avanti e a questo punto si dovrà spiegare per quale motivo velivoli che dovrebbero avere dei danni dopo 2.500 ore di volo li hanno dopo 600 ore; inoltre, perchè 30 velivoli sono stati messi fuori uso, anche se sono costati 51 miliardi l'uno? Nonostante abbia avanzato molte richieste e presentato numerose interrogazioni, le risposte non arrivano mai, mentre giustamente sarebbe da rileggere quanto affermato dai Capi di Stato maggiore dell'aeronautica che ho riportato nelle mie interrogazioni.

Non posso quindi che ritenermi insoddisfatto delle risposte ricevute.

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

*I lavori terminano alle ore 14,25.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIANCARLO STAFFA