

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

INTERROGAZIONI

40° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2003

Presidenza del vice presidente PALOMBO

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6
BOSI, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i> . . .	3, 4
NIEDDU (<i>DS-U</i>)	4
STANISCI (<i>DS-U</i>)	6
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	7

N.B.: *I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

INTERROGAZIONI

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

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01026, presentata dal senatore Nieddu.

BOSI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, con riferimento al mancato pagamento al personale civile di alcune indennità accessorie connesse alle particolari posizioni di lavoro, si rappresenta che, proprio per evitare ritardi nell'erogazione di quanto spettante, già nell'accordo sul Fondo unico di amministrazione (FUA) siglato con le organizzazioni sindacali per l'anno 2001, era stata prevista per il 2002 l'anticipazione agli enti, in via provvisoria, degli stanziamenti per retribuire le cosiddette particolari posizioni di lavoro. Pertanto, è da ritenere che l'interrogante voglia riferirsi unicamente alle particolari posizioni di lavoro la cui esigenza sia nata nel corso del 2002 e, peraltro, riguardanti un numero alquanto ridotto di dipendenti. In particolare, nel citato accordo FUA 2002, si era convenuto di esaminare successivamente tali posizioni di lavoro ed eventualmente di provvedere al loro finanziamento attingendo alle integrazioni che la legge di assestamento apporta al FUA con l'assegnazione delle cosiddette somme variabili.

Al riguardo, l'accordo con le organizzazioni sindacali è stato raggiunto solo il 15 maggio scorso, in quanto la controparte sindacale, in particolar modo le organizzazioni sindacali confederali, prima di esprimersi favorevolmente, hanno verificato le ragioni che hanno indotto i vari enti ad avanzare le nuove richieste e l'amministrazione a convalidarle.

In merito poi alla questione sollevata dall'interrogante, relativa ad un generico ritardo nella erogazione anche del Fondo unico di sede (FUS), si fa presente che, in effetti, la gestione delle risorse del FUA, di cui è parte il Fondo unico di sede, non risulta agevole. Ciò consegue al fatto che, sebbene anche per il FUS nei vari accordi sia stata prevista un'anticipazione per l'anno successivo del 70 per cento di quanto erogato nell'anno precedente per la stessa voce (previsione inserita anche nell'accordo del 2002 a valere per il 2003), ad oggi non è risultato possibile assegnare agli enti tale anticipo. Infatti lo stanziamento per il FUA è iscritto in un capitolo non immediatamente operativo e l'*iter* per la ripartizione delle risorse nei pertinenti capitoli dei singoli centri di responsabilità amministrative risulta particolarmente complesso.

Al fine di ovviare a tali difficoltà e per cercare di abbreviare i tempi necessari per portare a termine la procedura, che coinvolge anche il Dicastero dell'economia e delle finanze, le anticipazioni per l'anno successivo, utili a remunerare le particolari posizioni di lavoro ed il 70 per cento del FUS, dovrebbero consentire, sin dall'inizio dell'anno, la ripartizione per capitoli di una quota consistente del FUA, pari a circa due terzi dello stanziamento iniziale. Tuttavia, la complessità dell'*iter* non ha consentito sino ad ora di poter provvedere ai pagamenti.

Al riguardo, però, si osserva che la recente sottoscrizione presso il citato Dicastero del decreto relativo alla variazione di bilancio per la destinazione degli importi in parola sui pertinenti capitoli dei singoli centri di responsabilità potrà ora risolvere la problematica consentendo di pagare le indennità al personale in stimati tempi brevi.

In conclusione, alla luce di quanto esposto, si può assicurare l'interrogante che il Ministero della difesa, come linea costante di indirizzo, persegue la ricerca di ogni possibile azione o iniziativa finalizzata a scongiurare ogni disagio al personale dipendente o, ove ciò sia conseguenza di ineludibili procedure tecnico-amministrative, a ridurne al minimo il peso.

NIEDDU (*DS-U*). Signor Presidente, nel ringraziare il sottosegretario Bosi per la risposta alla mia interrogazione, mi dichiaro insoddisfatto dei contenuti della stessa perché tutte le argomentazioni che sono state qui richiamate non sono convincenti. Rimane il fatto che indennità similari sono state pagate al personale degli altri Ministeri e che così non è stato soltanto presso quello della difesa. Ciò fa ritenere che dietro motivazioni di carattere tecnico-amministrativo e burocratico si celi in realtà una scarsa attenzione del Governo nei confronti di questo problema.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01152, presentata dalla senatrice Stanisci.

BOSI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, l'Amministrazione della difesa, grazie ad un contratto onnicomprensivo stipulato nel novembre 1997, ha provveduto all'acquisizione di 22 nuovi velivoli C130J, nonché di un simulatore di volo, ricambi, attrezzature di supporto a terra, addestramento iniziale, assistenza tecnica, gestione ricambi e attività manutentiva di supporto iniziale per la durata di cinque anni a partire dalla consegna dei velivoli. Tale contratto, oltre a soddisfare nei tempi richiesti i requisiti dettati dall'Aeronautica militare, prevede la contestuale cessione, in permuta, della flotta ormai obsoleta dei velivoli C130H.

In tale quadro, l'acquisizione di una nuova macchina connotata da una configurazione peculiare dell'Aeronautica militare ed in mancanza di dati già consolidati dall'esercizio ha reso opportuno affidare la gestione delle attività manutentive, nel periodo iniziale, alla casa costruttrice del velivolo per garantire un'adeguata efficienza della flotta sin dalla sua entrata in linea.

Proprio per salvaguardare l'industria italiana, un coordinamento operato nella fase precontrattuale tra le industrie aeronautiche italiane e la Lockheed Martin ha prodotto, in virtù di un preciso mandato dell'amministrazione, la stesura di uno specifico piano di ritorno industriale quale parte integrante del contratto. In particolare, il contratto (del valore complessivo aggiornato dal 1997 di 1.609 milioni di dollari) all'articolo 23 prevede come precisa obbligazione contrattuale un ritorno industriale da realizzare entro il 2011 attraverso commesse a favore di ditte italiane, pari all'intero prezzo delle forniture in acquisizione.

Allo stato attuale, a fronte delle obbligazioni contrattuali previste, sono stati riconosciuti alla Lockheed Martin crediti di ritorno industriale per un ammontare pari a 660 milioni di dollari, di cui circa 12 milioni riguardano sub-commesse a favore dell'industria italiana dell'area manutentiva.

Inoltre, considerato che l'attività di supporto tecnico logistico iniziale fornita dalla Lockheed Martin, in base al contratto manutentivo, avrà termine nell'agosto 2005, in tempo utile prima di tale scadenza sarà attuato un piano di transizione delle attività svolte dalla stessa ditta a favore dell'industria nazionale, secondo la politica di manutenzione definita dalla Aeronautica militare.

Infatti, gli organi logistici dell'Arma azzurra intendono avvalersi di un supporto industriale integrato alle capacità di intervento dei reparti operativi, attuando il più possibile un supporto comune per i velivoli C130J e C27J (grazie all'identica propulsione ed avionica di cui sono dotati), al fine di ottimizzare i costi del ciclo di vita. In particolare, si intende affidare all'Alenia (gruppo Finmeccanica) la manutenzione della linea C130J, oltre a quella dei velivoli C27J, di cui la ditta italiana è già titolare, in virtù del contratto di acquisizione.

Inoltre, è in corso di negoziazione finale un pacchetto di ritorno industriale tra Lockheed Martin e Alenia-Officine Aeronavali per la costruzione di un *heavy maintenance center* del C130J presso gli stabilimenti della ditta Officine Aeronavali di Brindisi.

In ultimo, sarà richiesto alla Lockheed Martin di transitare completamente all'industria italiana anche le attività di gestione del Centro nazionale addestramento di Pisa, ove opera il simulatore di volo del C130J, nella cui manutenzione sono già coinvolte, a livello di sub-commessa, le ditte italiane Datamat e Logic.

Appare, pertanto, evidente che il Governo, così facendo, si è attivato nella direzione auspicata dall'interrogante, sia in termini di crescita qualitativa e quantitativa dell'industria aeronautica italiana, sia in termini occupazionali, il cui livello rimane un obiettivo da perseguire con ogni sforzo, specie nel Sud. Ciò rappresenta un'ulteriore riprova di quanto il Governo persegua fermamente la difesa dell'imprenditoria, dell'occupazione e del *know-how*, elementi cardine della crescita economica del Paese ed obiettivi primari dell'azione di governo svolta dall'attuale Esecutivo.

STANISCI (*DS-U*). Innanzi tutto, ringrazio il signor Sottosegretario per la puntuale risposta all'interrogazione da me presentata. Ravviso qualche elemento tranquillizzante sull'argomento oggetto dell'interrogazione, anche se intendo puntualizzare alcuni aspetti relativi alle Officine aeronavali di Brindisi.

Esse svolgono da vent'anni attività di manutenzione dei dodici velivoli C130H, che credo siano ormai superati dal modello J. Svolgendo tale attività da tanto tempo, sarebbero pertanto pronte ad affrontare l'attività di manutenzione anche dei nuovi velivoli C130J, acquistati dalla casa costruttrice Lockheed Martin, che, peraltro, sembra abbia sostenuto che la manutenzione dei velivoli nuovi potrà essere fatta da chi ha esperienza di attività di manutenzione dei velivoli vecchi.

Come parlamentare di Brindisi so che in quella città si ha una grande esperienza di servizi di manutenzione, esperienza che, secondo il mio punto di vista, può e deve crescere. In questo senso, poiché il contratto per il supporto logistico iniziale avrà termine nell'agosto 2005, spero che con l'interessamento dell'amministrazione militare e politica si riesca ad affidare l'attività manutentiva alle officine brindisine.

Abbiamo sempre ricordato al Ministro, anche al momento della presentazione del cosiddetto «libro bianco», che siamo favorevoli alla crescita dell'industria aeronautica italiana, così come lei, signor Sottosegretario, ha evidenziato nella risposta all'interrogazione, e riteniamo si debba prestare un'attenzione molto particolare all'industria del Mezzogiorno. Esperienze significative stanno a dimostrare che in quell'area, in effetti, gli auspici del Governo e i nostri possono concretamente realizzarsi; mi riferisco alla crescita di produzione quantitativa e qualitativa, e conseguentemente a quella occupazionale.

Signor Sottosegretario, le chiedo di seguire tale settore affinché, fino a quando non sarà stipulato un nuovo contratto e non sarà assegnato il servizio di manutenzione, tutto proceda nel migliore dei modi, valorizzando l'esperienza maturata nelle Officine aeronavali di Brindisi, in modo che l'attività manutentiva possa essere assegnata a quel territorio.

La ringrazio nuovamente ed aggiungo che seguirò personalmente l'iniziativa dell'Esecutivo. Il Governo, oggi, rispondendo alla mia interrogazione di fatto ha promosso se stesso. Mi considero, pertanto, parzialmente soddisfatta della risposta e mi riservo di esserlo del tutto quando il contratto sarà presentato. Spero che in quell'occasione sia presente anche il Sottosegretario, così come mi auguro che possa definitivamente congratularmi in questa sede.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,30

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

NIEDDU. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

il personale civile del Ministero della difesa, destinatario delle particolari posizioni di lavoro come Reperibilità, Turni, Sede disagiata e indennità di rischio, avendo reso tali prestazioni per l'anno 2002, non ha, ancora ad oggi, percepito tali remunerazioni;

tale situazione blocca di fatto ogni ulteriore pagamento e nello specifico il Fondo Unico di Sede, mentre in altri Ministeri il personale non solo ha avuto il saldo di tutte le voci già citate, ma ha percepito le somme relative al Fondo Unico di Sede per l'anno in corso,

si chiede di sapere quali siano i motivi di questi ritardi nel pagamento di prestazioni già rese e quali siano i correttivi che il Ministero intende apportare nel futuro affinché tali situazioni non si ripetano.

(3-01026)

STANISCI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

l'Aeronautica Militare ha acquistato, dalla ditta americana Lockheed Martin, 24 aerei da trasporto militari C130 J, con un contratto che non trova precedenti né in Paesi industrializzati né in Paesi in via di sviluppo;

infatti, in detto contratto, non sono state previste forme di *offset* per alcuna azienda italiana, ma la manutenzione dell'intera flotta C130 J è stata affidata, per cinque anni, alla stessa Lockheed senza alcuna cautela per l'industria aeronautica italiana;

dal contratto non si evince chi gestirebbe e come la manutenzione della flotta;

il contratto è in scadenza il 31-12-2004,

l'interrogante chiede di sapere:

se tra la Lockheed Martin ed il Governo italiano sia in atto un negoziato per l'affidamento della manutenzione degli aerei all'industria nazionale, per far sì che venga colmato il mancato conferimento dell'*offset* all'industria aeronautica italiana;

se il Governo non ritenga di adoperarsi affinché tra l'industria aeronautica italiana e la Lockheed Martin si stipulino contratti per la manutenzione dei C130 J, per garantire sia il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti nell'industria nazionale, sia la crescita della stessa in qualità e quantità.

(3-01152)

