

3

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 GENNAIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dei dirigenti dell'Aeritalia, dell'Agusta SpA, dell'ARIS e dell'OTO MELARA OSC.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei dirigenti dell'Aeritalia, dell'Agusta S.p.A., dell'ARIS e dell'OTO MELARA OSC, che ringrazio anche a nome della Commissione per essere intervenuti, scusandomi in anticipo se sarò costretto a sospendere i nostri lavori per una decina di minuti, poiché sono previste votazioni in Assemblea che richiedono la partecipazione dei parlamentari di questa Commissione.

Do senz'altro la parola al dottor Cereti, amministratore delegato dell'Aeritalia, al quale – come agli altri ospiti – rivolgo l'invito ad illustrare le iniziative e le proposte della società che rappresenta nel settore della prevenzione e degli interventi di spegnimento degli incendi provocati « dal fuoco », come ha puntualizzato il collega Zamberletti nel corso della precedente audizione di questa mattina.

Desidereremmo acquisire elementi soprattutto in relazione alle difficoltà di coordinamento, alla luce delle osservazioni mosse alla legge n. 47 del 1975, che risulta insufficiente, poiché l'ambito regionale è limitato se non viene integrato sul piano nazionale o addirittura – come rilevava il collega Zamberletti – internazionale.

FAUSTO CERETI, Amministratore delegato dell'Aeritalia. A nome dell'Aeritalia, desidero svolgere una breve relazione

sulle principali iniziative della società, che può essere integrata con la documentazione che consegno alla Commissione.

Innanzitutto desidero evidenziare che i problemi che si pongono oggi riguardo alla protezione ambientale possono essere più facilmente risolti grazie alle moderne tecnologie che consentono di utilizzare strumenti molto sofisticati. Le aziende che dispongono di tale tecnologia – come l'Aeritalia – fin da quando ha iniziato a profilarsi l'esigenza di predisporre strumenti per la salvaguardia ambientale in forma sistematica hanno messo a disposizione le proprie esperienze tecnologiche.

Attualmente l'Aeritalia ha notevoli dimensioni: conta circa 18 mila dipendenti, dei quali un migliaio lavora in un'azienda recentemente acquistata dagli Stati Uniti, nel 1989 abbiamo sfiorato i 2.500 miliardi di fatturato; disponiamo inoltre di una tecnologia che ci consente di svolgere qualsiasi attività nel campo aerospaziale (aerei, satelliti ed altro). Inoltre, l'Aeritalia ha una notevole esperienza nell'impiego dei sistemi. Fin dal 1975 la società si è occupata del problema ambientale equipaggiando i propri velivoli G222 con l'impianto modulare Sama, che è proprio finalizzato alla lotta antincendio ed è stato progettato nel quadro delle capacità sviluppate e sperimentate negli Stati Uniti. Abbiamo comunque esaminato la possibilità di migliorare le nostre capacità sia dal punto di vista dei mezzi sia dei sistemi. Proprio su sollecitazione dell'onorevole Zamberletti – allora titolare del Ministero per il coordinamento della protezione civile – abbiamo cominciato a lavorare sul progetto di un idrovolante, un anfibo multiuso con tecnologie avanzate, che potesse prestarsi da un lato all'intervento per gli incendi boschivi e dall'altro ad impieghi diversi nel

campo del soccorso marittimo o dei trasporti rapidi in zone non equipaggiate, per esempio in specchi d'acqua ridotti.

Contemporaneamente abbiamo cominciato a mettere a punto la capacità di rilevazione di eventi anomali o di emergenze, attraverso una rete di sistemi ecologici. Quando abbiamo cominciato a studiare l'impiego del G222 per la protezione civile avevamo approntato un sistema complesso - che poi non si è potuto adottare anche a causa della frammentazione delle competenze dei diversi enti statali e regionali - che prevedeva sia l'avvistamento (con i cosiddetti aerei di avvistamento piccoli o il pesce-pilota, un aeroplano la cui funzione sarebbe quella di guidare gli aerei anti incendio veri e propri), sia una rete di monitoraggio. Nel corso di tale esperienza, anche sulla base di accordi con Telespazio ed ENEA, abbiamo preparato un vasto progetto di telerilevamento - che è stato inserito tra i progetti finalizzati sulla base della legge n. 64 del 1986 riguardante lo sviluppo del Mezzogiorno - che ci dovrebbe permettere di costituire un'intera rete di monitoraggio dall'alto con aerei appositamente equipaggiati. In previsione di ciò abbiamo già realizzato sulla piattaforma del Viator della Partenavia un velivolo che utilizza una strumentazione molto moderna.

In occasione di questa audizione l'Aeritalia desidera richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che la protezione dell'ambiente costituisce un problema importante che potrebbe essere comparato alle operazioni di difesa cui sono chiamate le forze armate. I mezzi di difesa messi a punto non sarebbero utilizzabili se le forze armate non disponessero di uno stato maggiore che stabilisce piani e progetti e degli organi tecnici che acquisiscono i mezzi necessari. Il problema per le industrie che operano nel settore della tutela dell'ambiente è quello di individuare un interlocutore chiaro. Dai pochi cenni esposti nella mia relazione - approfonditi nella documentazione che abbiamo consegnato alla Commissione - risulta che l'Aeritalia è in grado di svi-

luppate capacità. Oggi però - come gli onorevoli parlamentari ben sanno - in Italia vi è una grossa frammentazione di competenza e non solo dal punto di vista dell'esecuzione, probabilmente giusta: per fare l'esempio delle forze armate (che sono il nostro committente privilegiato), è vero che gli alpini svolgono la loro attività sulle montagne e i marinai sulle navi, ma è altrettanto vero che vi è un organo centrale il quale, in base ad un piano prestabilito, decide sulle priorità di approvvigionamento e sui requisiti tecnici. È opportuno, dunque, che anche per l'industria del settore il Parlamento identifichi un'attività di coordinamento che consenta di assumere decisioni in merito sia alle priorità di spesa ed ai soggetti chiamati a gestirla, sia ai mezzi necessari. A proposito di questi ultimi, infatti, alcuni dovranno essere gestiti dalle forze armate, per esempio i G-222 e gli elicotteri, mentre per altri potranno essere competenti apposite società pubbliche o private. Ricordo che assieme all'Alitalia abbiamo costituito la SISAM - il cui presidente è il generale Roda - che svolge la lotta agli incendi con i velivoli *Canadair*, e la società Samantha, che si occuperà, invece, del teleriveramento e di attività simili.

Per quanto riguarda i G222 dell'aeronautica militare, va osservato che pur essendo a disposizione della protezione civile, assai spesso, per mancanza di informazioni sulla pianificazione, sulla disponibilità di piloti, eccetera, finiscono per non svolgere quei servizi a cui, invece, sarebbero in grado di adempiere. In questo caso, quindi, la presenza di un organo di coordinamento consentirebbe un uso appropriato di quei velivoli.

Non spetta all'industria indicare se tale organo debba essere il Ministero della protezione civile o il Ministero dell'ambiente, ma ciò che essa può fare è sottolineare l'importanza, in un sistema complesso, qual è oggi quello alla lotta degli incendi boschivi, o più in generale quello relativo alla protezione dell'ambiente, di un centro strategico governativo che gestisca i programmi nel rispetto delle autonomie previste.

Ricordo che l'Aeritalia ha raggiunto un accordo con la società Dornier, della Repubblica federale tedesca, per un programma di sviluppo tecnologico di un nuovo aeroplano anfibia, programma che, per quanto riguarda la fase di fattibilità e di definizione è stato finanziato nell'ambito dei programmi Eureka. Però, pur essendo quasi pronti allo sviluppo del progetto, in assenza di un'autorità centrale siamo ancora alla ricerca di un futuro cliente o di coloro che possano dirci se il velivolo risulti o meno efficiente così come previsto. Dico questo per sottolineare che un'industria non può trovarsi a proporre un progetto senza aver una controparte in grado di avallare o no la fattibilità del medesimo.

Dunque, il quesito che poniamo all'attenzione della Commissione è il seguente: in un paese moderno qual è il nostro, chi deve pianificare ed acquisire i mezzi che oggi l'industria è in grado di mettere a disposizione per portare avanti la protezione ambientale non su base sporadica, ma su base programmatica?

Consegneremo una documentazione in cui è dimostrato ciò che l'Aeritalia è in grado di fare per migliorare la qualità della vita; una *brochure* sul velivolo anfibia: una nota specifica sull'impiego dei mezzi aerei per lo spegnimento degli incendi; una nota sui G222; l'ultimo numero del nostro gazzettino interno, nel quale sono riportati articoli in grado di dimostrare il nostro interesse alla qualità della vita e alla protezione dell'ambiente.

LUIGI PASSINI, *Direttore generale dell'Agusta*. Desidero, anzitutto, ringraziare la Commissione per averci offerto la possibilità di esporre il nostro punto di vista su un aspetto importante qual è quello della salvaguardia dell'ambiente in generale e della lotta agli incendi boschivi in particolare. L'intervento che intendo svolgere sarà essenzialmente centrato sull'uso dell'elicottero.

L'Agusta è un gruppo aeronautico in cui operano circa 10 mila persone - distribuite negli stabilimenti di Malpensa, di Brindisi, di Roma e di Frosinone - e

che orienta il 60 per cento della propria attività sulla costruzione di elicotteri, il resto su aeroplani leggeri, di addestramento, nonché sui settori della assistentistica, della componentistica e dell'elettrotecnica.

Da molto tempo ci occupiamo della lotta agli incendi, al fianco di tutte le forze che in Italia operano in questo settore. Riteniamo, quindi, di avere accumulato una certa conoscenza di questa problematica e di conoscere l'impostazione da adottare in un'attività che risulta essenzialmente caratterizzata da due fasi: la prevenzione, fatta in tempi utili, e l'organizzazione di un sistema di intervento sugli incendi, allorché questi abbiano superato, di fatto, la barriera della prevenzione stessa.

In entrambe le fasi l'elicottero è in grado di fornire specifici ed insostituibili aiuti, purché il suo uso sia inquadrato in uno schema più ampio; infatti, pur essendo indispensabile nella lotta agli incendi, se impiegato da solo offrirebbe un contributo senz'altro limitato. Vi è quindi la necessità di inserirlo in un sistema integrato, in una centrale operativa che, a nostro avviso, potrebbe avere la sua base o la sua dimensione in ambito regionale. Poiché nel corso dei suoi lavori questa Commissione ha evidenziato i problemi delle regioni particolarmente colpite dai fenomeni degli incendi (in particolare la Sardegna e la Liguria), riteniamo che anche a livello regionale i sistemi di prevenzione e d'intervento debbano essere coordinati in forme più dettagliate e particolareggiate. Si pone, quindi, la necessità di una centrale operativa che coordini gli interventi degli elicotteri e degli aerei e raccolga tempestivamente le segnalazioni dell'insorgere del pericolo.

In questo quadro, gli elicotteri possono svolgere compiti di ricognizione, effettuando voli, distribuiti nell'arco della giornata, intorno alla propria base di armamento. È chiaro che gli elicotteri possono essere equipaggiati, con molta facilità, con sensori di diverso tipo (ottici, televisivi, a raggi infrarossi) come in parte è già stato fatto. Tali strumenti

possono essere ulteriormente integrati con una rete di sensori operanti a terra e, ovviamente, con la centrale operativa, in modo da fornire tempestive indicazioni in ordine all'insorgere di incendi.

Qualora si verifichi tale ipotesi, gli elicotteri possono, in tempi estremamente rapidi, abbassarsi sulla propria base e rifornirsi di una miscela di acqua e liquido ritardante e, quindi, intervenire direttamente sul focolaio dell'incendio, qualora esso sia di modeste dimensioni, eliminando la minaccia al suo insorgere. In altri casi possono contribuire a circoscrivere le fiamme avvisando del pericolo la centrale operativa ed entrando quindi a far parte di uno schieramento più ampio di mezzi d'intervento che comprenda anche aerei e sistemi a terra.

Non dimentichiamo, inoltre, che gli elicotteri costituiscono uno strumento di soccorso insostituibile qualora siano in pericolo vite umane perché sono in grado di operare anche in aree circoscritte o direttamente minacciate dalle fiamme.

Oltre alla ricognizione, gli elicotteri possono essere impiegati anche nell'opera di prevenzione radicale degli incendi da effettuarsi sul territorio. Infatti, irrorando le zone a più elevato pericolo — che sono conosciute — con acqua e ritardante chimico, essi sono in grado di tracciare una sorta di reticolato perimetrando, in tal modo, le aree a rischio. Aggiungo che, tra l'altro, i ritardanti impiegati attualmente non danneggiano la vegetazione, ma anzi agiscono come fertilizzanti ed il loro effetto perdura sulle piante abbastanza a lungo, resistendo anche, per qualche tempo, alla pioggia.

Gli elicotteri, dunque, possono svolgere una significativa opera di prevenzione in virtù della loro agilità di manovra.

L'Agusta produce attualmente diversi tipi di elicottero adatti alla lotta antincendio e già impiegati a tale scopo dal Corpo forestale, dagli enti militari e dalla protezione civile. Si tratta di una gamma di mezzi, sia pesanti sia leggeri, che hanno una capacità di trasporto, in termini di carico di acqua e ritardante, che

vanno dalle due tonnellate dell'AB412 ai 500 litri dell'NH500 o dell'AB206, quest'ultimo noto anche come *jet ranger*, da noi prodotti su licenza e particolarmente indicati per operazioni di sorveglianza delle aree minacciate.

Il modello AB412 è in grado di trasportare fino a quindici persone, ossia una squadra di pronto intervento, e di eseguire operazioni di salvataggio tramite un verricello di cui è dotato, oltre ad avere, come ho detto, la capacità di trasportare circa due tonnellate di acqua e ritardante. Si tratta, quindi, di un mezzo particolarmente duttile.

L'elicottero CH-47C è caratterizzato dalla massima capacità di portata in quanto può trasportare circa dieci tonnellate di acqua e ritardante; capacità che, a livello mondiale, è superata solo da alcuni mezzi impiegati dall'Unione sovietica. Il CH-47C viene ormai impiegato frequentemente per effettuare il trasporto al gancio di secchi particolari con i quali si distribuiscono acqua e ritardante...

GIUSEPPE ZAMBERLETTI. Che capacità hanno questi secchi?

LUIGI PASSINI, *Direttore generale dell'Agusta*. I secchi hanno una portata di 5 mila litri, ma la capacità del mezzo può arrivare a dieci tonnellate. Aggiungo che stiamo ancora lavorando per dotare questo tipo di elicottero di serbatoi interni a rapido riempimento e di un sistema antincendio a lancia prodiera in grado di lanciare acqua e ritardante dirigendo il tiro dall'elicottero in volo, in modo, quindi, da poter operare rimanendo a distanza dal fronte delle fiamme.

GIUSEPPE ZAMBERLETTI. L'EH101 sarà un mezzo ancora più valido.

LUIGI PASSINI, *Direttore generale dell'Agusta*. La portata è analoga.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,30, è ripresa alle 13,20.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'audizione precedentemente sospesa.

NATALE BELLEZZA, Presidente dell'ARIS. Ringrazio gli onorevoli commissari dell'opportunità concessami di partecipare all'odierna riunione. La società cui sono a capo sviluppa veicoli speciali, sia ruotati sia cingolati, ed unità operative containerizzate. I cingolati, in particolare, hanno la caratteristica di avere cingoli in gomma, e quindi non danneggiano il suolo, rispettano l'ambiente, hanno una velocità di 60 chilometri orari, galleggiano e navigano a 6 chilometri orari, possono operare in paludi, su neve, su sterrato ed in zone impervie non accessibili ad altri mezzi.

Riteniamo che il nostro prodotto si inserisca molto bene nel discorso affrontato in quest'aula. Abbiamo realizzato uno studio che contiene le modalità d'impiego dei nostri veicoli e delle nostre unità operative e containerizzate, che lascerò agli atti della Commissione; pertanto, non entrerò nei dettagli, per dar modo anche agli altri ospiti di esprimere le proprie opinioni, ma mi limiterò ad illustrarvi la tipologia dei mezzi terrestri.

Tale tipologia potrebbe essere costituita da unità operative containerizzate destinate alla creazione ed al controllo di mezzi aerei e terrestri, potrebbe essere dotata di mezzi ognitempo, che sono veicoli bimoduli, che ho indicato prima brevemente come cingolati, i quali hanno una caratteristica particolare: tali mezzi, di tipologie diversificate, possono anche essere utilizzati come antincendio, come stazioni di pompaggio, soccorso e trasporto di personale e materiale. Si potrebbero aggiungere a questi i mezzi ognitempo radiocomandati; essi sarebbero ovviamente destinati all'impiego in particolari lavori rischiosi per l'esecuzione delle opere e per la salvaguardia degli operatori stessi.

GIOVANNI PATTARINI, Presidente dell'OTO Sistemi civili. La società da me presieduta è stata costituita dall'OTO MELARA per il coordinamento delle attività civili della società viste come ricadute delle tecnologie militari nel campo civile; quindi, è predisposta al coordinamento di tutte le attività di questo tipo.

A parte quelle di cui avrete già sentito parlare in una precedente riunione, che ci impegnano come gruppo che fa capo alla finanziaria Ernesto Breda per il monitoraggio e la prevenzione, nell'ambito OSC abbiamo inteso sviluppare l'idea di costruire un veicolo molto potente, atto ad intervenire sul territorio, che può funzionare come apripista per combattere gli incendi con la tecnologia del controfuoco oppure essere impiegato come mezzo di salvataggio nel caso in cui qualche persona rimanga intrappolata in un incendio.

Il progetto è quello di utilizzare come base la piattaforma del Leopard 1 (tra l'altro è noto che l'esercito dovrà dismettere nei prossimi anni un consistente numero di tali veicoli), per costruire un mezzo di grande potenza e agilità, che viaggia intorno ai 60 chilometri all'ora su strada; il veicolo ha una larghezza tale da richiedere l'intervento dell'assistenza – e in casi di questo tipo non credo sia un grosso problema –, ma in compenso imbarca una potenza di 800 cavalli, quindi può disporre di una spinta intorno alle trenta tonnellate, può aprire piste della larghezza di cinque metri circa e può operare su terreni con pendenze intorno al 60 per cento e inclinazioni del 30 per cento. Si tratta, dunque, di un veicolo che può intervenire in territori che presentano situazioni diverse. Inoltre, può trasportare circa otto tonnellate di liquido e rimorchiare altre dieci tonnellate di acqua su pendenze intorno al 30 per cento. Il veicolo può ospitare solo il guidatore ed un operatore; è dotato di un sistema di cabine stagne che consentono un intervento anche in condizioni pericolose in quanto si può pressurizzare l'abitacolo portando ossigeno agli occupanti. Il mezzo può essere dotato di lance e di

seghe per poter tagliare i tronchi più grandi, svolgendo quindi una funzione di apripista e un intervento in caso di pericolo.

Come risulta chiaro dalla mia esposizione, il veicolo in questione, per le sue particolari caratteristiche, può essere utilizzato ad integrazione dei mezzi aerei che provvedono all'intervento immediato, poiché possono verificarsi condizioni in cui è estremamente importante poter disporre di un mezzo a terra di questo tipo.

Questo veicolo ha un carico a terra inferiore ad un chilo per centimetro quadrato; può quindi muoversi su qualunque tipo di terreno, ad eccezione delle paludi, ed è in grado di guadaire torrenti fino a un metro e sessanta di profondità: in definitiva, conserva tutte le caratteristiche del carro di origine. Il progetto è stato condotto sul Leopard 1 in previsione della sua prossima dismissione da parte dell'esercito; attualmente è in fase esecutiva e sarà disponibile tra breve.

PRESIDENTE. Nonostante le interruzioni a causa di concomitanti votazioni in Assemblea - di cui mi scuso nuovamente - siamo riusciti a concludere l'audizione odierna ascoltando tutti i dirigenti delle società presenti. Essi hanno rafforzato in me, e ritengo, nella Commissione - purtroppo oggi scarsamente rappresentata - la convinzione circa l'esigenza di un coordinamento diverso da quello attualmente previsto dalla legge n. 47, che, pur valida per il ruolo riconosciuto alle regioni, necessita di un'integrazione sul piano nazionale; giustamente il collega Zamberletti parlava anche di iniziative internazionali. La materia potrà trovare una migliore puntualizzazione nell'audizione, prevista per oggi pomeriggio, del comandante dell'Arma dei carabinieri, del comandante della Guardia forestale, del direttore generale e dell'ispettore generale dei vigili del fuoco, del capo di stato maggiore della difesa, per individuare quali siano le carenze che devono essere affrontate in sede di iniziativa legislativa.

Quindi, tutte le osservazioni che possono aiutarci nella definizione di una proposta di legge saranno ben accette; poiché riteniamo che il problema degli incendi boschivi rivesta un preminente interesse nazionale, è necessario definire le linee guida e le direttive generali alle quali possano uniformarsi anche le regioni. Tutte le situazioni illustrate nel corso dell'audizione si connettono chiaramente con altre legate alla prevenzione ed all'intervento sia aereo sia a terra con mezzi più leggeri (come ci ricordava la società ARIS) o più pesanti (come quello progettato dalla OTO MELARA OSC) fino all'azione coordinata degli elicotteri e degli aerei per la protezione ambientale, ossia per un ambito più vasto ed estremamente importante, all'interno del quale, per esempio, potrebbe essere collegata anche la questione relativa al mare Adriatico.

Dovremmo considerare, più di quanto non avvenga in Parlamento, l'utilizzo delle tecnologie avanzate; in particolare, l'esecutivo ed i ministeri competenti dovrebbero recepire queste proposte e tradurle in disegni di legge. Ho pregato prima il collega Zamberletti, per la sua vasta esperienza diretta nel settore, avvalendosi anche dell'aiuto di tutti voi, di cominciare a scrivere un testo legislativo all'interno del quale dovrebbero trovare definizione le funzioni dei Corpi forestali, regionali o statali, l'intervento dei vigili del fuoco e via dicendo, soprattutto per quanto riguarda il coordinamento delle attività. Da quanto è stato detto, mi sembra comunque che la materia, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, riguardi principalmente il Ministero per il coordinamento della protezione civile.

Se i dirigenti delle società qui presenti intendono inviarci ulteriori documentazioni sull'argomento saranno naturalmente bene accette.

GIUSEPPE ZAMBERLETTI. Il grande problema che esiste anche per il nostro sistema industriale è quello di individuare con chiarezza la domanda in termini di « specifiche »: l'aereo antincendi non è certo un'invenzione dell'Aeritalia;

la società, con grande intelligenza, ha compreso la necessità di disporre di un velivolo più avanzato del *Canadair*, il quale, pur offrendo buone prestazioni, presenta dei limiti che, in ambito europeo, richiedono un superamento. Tale velivolo infatti è stato progettato per uno spazio geografico e per condizioni di intervento diversi. Si tratta di una macchina più potente, con più portata, con la possibilità di trasferimenti più veloci; non dimentichiamo che l'aereo rappresenta la forza strategica dell'intervento mentre l'elicottero quella tattica, nella fase del primo rapido intervento.

È necessario che la domanda rivolta all'industria non sia episodica, ma programmata, per consentire alle imprese di indirizzare la ricerca e gli investimenti sapendo in anticipo che la domanda tiene e che riguarderà un ambito mediterraneo. In Europa, infatti, ci sono paesi che, dal punto di vista degli incendi, presentano una situazione simile all'Italia: è chiaro che non ha senso progettare un aereo che può essere venduto solo alla protezione civile italiana. Da questo punto di vista, quindi, è importante il sostegno ad una politica internazionale mirata, che consenta di allargare il versante della domanda anche oltre i confini.

Soltanto in quest'ottica può avere un senso la progettazione della protezione civile per la lotta agli incendi. Ritengo, per esempio, che le nuove macchine possano essere integrate da opportune componenti in grado di consentirne lo sviluppo in presenza di una specifica domanda. Ma, ripeto, perché ciò accada è necessario uscire da questo stato di indeterminazione e far sì che il coordinamento della protezione civile, ad esempio, divenga un centro di comando e di controllo generale. L'utilizzazione dei satelliti non può essere fatta da una singola regione, né la scelta di una macchina *standard* da utilizzare per un certo tipo di interventi può variare da zona a zona sotto l'influenza di singoli umori e di ottiche inevitabilmente limitate. Ripeto, è necessario un centro nazionale in grado di far fronte alle esigenze della programmazione e dei

mezzi per il finanziamento della ricerca; in grado, altresì, di favorire intese che riguardano sì le imprese, ma anche il Governo italiano, dal momento che, anche nel campo della lotta agli incendi, siamo legati alla politica dei nostri *partner* europei, soprattutto a quelli dei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo.

Un altro aspetto che interessa meno l'industria, ma che risulta ugualmente rilevante è quello attinente all'ottimizzazione dei mezzi a disposizione tramite un sistema di utilizzo mirato alla massima efficacia: anziché assistere ad una dispersione di mezzi, si dovrebbe realizzare una loro concentrazione mettendoli a disposizione di un'unica centrale di comando. Per far ciò abbiamo cercato di utilizzare anche l'aeronautica militare, ma l'esperienza ha dimostrato che in assenza di un comando e di un controllo veramente efficace i tempi di intervento finiscono col risultare eccessivamente lunghi.

Esprimo l'augurio, quindi, che le future norme legislative, tenendo conto dell'esperienza fin qui acquisita, diano risposte agli interrogativi posti dal sistema industriale del nostro paese. Non dimentichiamo, infatti, che esso è riuscito a mettere a punto esperienze e tecnologie avanzatissime, pur partendo non da esigenze di carattere commerciale, bensì da richieste espresse dalla sensibilità dall'opinione pubblica. Non vi sono altri sistemi industriali che, al pari del nostro, abbiano progettato nuovi aerei antincendi o realizzato, sulla base dell'esperienza, ricerche nel settore dei sensori: mi riferisco, per esempio, agli aerei di ricognizione senza pilota che, utilizzando sia il sistema all'infrarosso, sia altri sistemi, sono in grado di tenere sotto osservazione il territorio.

Ebbene, i risultati fin qui raggiunti rischiano di non produrre i loro effetti positivi in assenza di una chiara presenza politica in grado di garantire la continuità della domanda. Un sistema industriale deve essere messo nelle condizioni di conoscere le richieste del mercato per poter valutare la remuneratività degli investimenti.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare i nostri ospiti per aver avanzato proposte che, sicuramente, risulteranno di grande aiuto a chi sarà chiamato a delineare nuove norme legislative ad integrazione della legge n. 47 del 1975 sulla protezione dagli incendi.

MANFREDO MANFREDI. Signor presidente, all'apprezzamento particolare per queste audizioni, che hanno senz'altro un significato ed un valore notevoli, desidero aggiungere una sollecitazione ai nostri ospiti.

I parlamentari intervenuti nel dibattito hanno manifestato l'intendimento di giungere ad una legge specifica che recepisca i concetti e gli obiettivi qui enunciati. Al momento, tuttavia, non va dimenticata la situazione di emergenza che ci troviamo a registrare: su alcune zone, a causa di effetti metereologici o dolosi, ogni anno assistiamo al verificarsi di incendi; dunque, o ci muoviamo con rapidità, prevedendo sia soluzioni per far fronte ai problemi contingenti sia restringendo i tempi per l'emanazione di una nuova normativa, oppure scindiamo i due obiettivi, nel senso di prevedere per ciascuno impegni diversi.

L'augurio che esprimo, rivolgendomi ai dirigenti qui presenti, è che il loro aiuto ci consenta di realizzare entrambe le fasi in un'unica soluzione.

FAUSTO CERETI, *Amministratore delegato dell'Aeritalia.* Allorché ho illustrato i programmi futuri dell'Aeritalia, ho aggiunto specificazioni a proposito della realtà attuale, rappresentata dalla società Sisam-Alitalia-Aeritalia, di cui è presidente il generale Roda, la quale potrebbe gestire, con la collaborazione di altre aziende private, anche i velivoli G222, attualmente in mano all'aeronautica militare. Inoltre, posso anticipare che è sua intenzione acquistare *Canadair* usati, proprio per far fronte non solo alla domanda immediata ma anche a quella futura.

Qualora la Commissione desideri acquisire il punto di vista della società operatrice, la convocazione dovrebbe essere fatta tramite l'Alitalia, essendo essa l'azionista di maggioranza.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i nostri ospiti per il contributo recato.

La seduta termina alle 14.