

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

Venerdì 12 Marzo 1999

alle ore 9

569^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Interrogazioni sulla vicenda del Cermis (*Testi allegati*).

**II. Interpellanza e interrogazioni su materie di competenza del
Ministro dei trasporti** (*Testi allegati*).

INTERROGAZIONI SULLA VICENDA DEL CERMIS

GUBERT. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero e della difesa.* – (3-02674)
(5 marzo 1999)
Premesso:

che il 3 febbraio 1998 un aereo militare della base NATO di Aviano, in Friuli, nel corso di un'esercitazione, ha tranciato il cavo portante della funivia del Cermis (Cavalese, in Trentino), causando la morte di venti persone;

che il giudizio sui responsabili della tragedia, aperto presso il tribunale di Trento, è stato sottratto alla magistratura italiana in base all'applicazione dei vecchi accordi sulla competenza di giudizio per reati commessi da militari statunitensi relativamente alla presenza di basi NATO in Italia;

che la corte costituzionale statunitense competente ha nella giornata di ieri, 4 marzo 1999, assolto l'unico imputato rimasto, il pilota dell'aereo stesso, nonostante che nella fase dibattimentale fossero emersi elementi di evidente leggerezza, imprudenza e violazione delle norme, legittimando così il sospetto che il rifiuto degli USA di far giudicare in Italia i responsabili fosse preordinato ad una loro assoluzione;

che è sconcertante e stupefacente il fatto che la patente violazione di norme di volo, con così tragiche conseguenze, non risulti per la corte marziale USA imputabile ad alcuna responsabilità, a nessun livello, quando fatti e soggetti coinvolti sono tutti ben individuati; tutto sarebbe dovuto al caso;

che l'opportuna partecipazione dell'Italia alla NATO e l'apprezzamento per il ruolo di mantenimento della pace che le forze armate statunitensi svolgono non possono in alcun modo giustificare lesioni ad una corretta amministrazione della giustizia, con lesione in questo caso dei diritti di giustizia di cittadini italiani e di altri paesi europei,

si chiede di sapere:

quali azioni intenda intraprendere il Governo italiano, al di là delle annunciate rimostranze che il Presidente del Consiglio ha annunciato di avanzare al Presidente degli USA in occasione dell'odierna sua visita a Washington, per tutelare il diritto alla giustizia dei propri cittadini colpiti;

se il Governo italiano non ritenga di denunciare unilateralmente con effetto immediato le clausole dell'accordo in base al quale gli USA hanno potuto rivendicare il diritto di giudicare in USA l'imputato di gravi reati commessi in Italia;

se il Governo italiano non ritenga di esaminare l'interpretazione data dell'accordo ed ogni altra possibilità legale al fine di garantire la prosecuzione in Italia dell'azione giudiziaria volta ad accertare il grado di responsabilità della tragedia di tutti coloro che in modo diretto o indiretto possono aver concorso al suo verificarsi, ivi compresi gli addebiti

relativi a malfunzionamento degli strumenti di volo e alle istruzioni di volo (altimetri, carte) che la corte marziale USA ha ritenuto esimenti la responsabilità del pilota.

ANDREOLLI, ROBOL. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* (3-02675)
– Premesso: (9 marzo 1999)

che, con una scandalosa sentenza, la corte marziale di Camp Lejeune del North Carolina ha dichiarato non colpevole il pilota del jet militare americano capitano Ashby che il 3 febbraio 1998, volando al di sotto del limite di 660 metri imposti ai voli di addestramento nel territorio del Trentino, urtò la cabina della funivia del Cermis provocando la morte di 20 passeggeri;

che la pubblica accusa aveva chiesto la condanna dell'imputato in quanto colpevole di essersi comportato «in modo spericolato, irresponsabile e decisamente pericoloso, volando a bassa quota in un punto dove c'erano le strade, le macchine, le case e tutta quella umanità che egli decise di ignorare»;

che, secondo il verdetto emesso da otto giurati militari, nessuno è responsabile di quei 20 morti,

si chiede di conoscere:

le valutazioni del Governo su tale vergognosa risposta di un paese amico ed alleato alla domanda di giustizia dello Stato italiano;

se non si ritenga che, alla luce della sentenza in questione, non si debba rivedere la clausola della priorità della giurisdizione in favore del paese di origine nei confronti di militari appartenenti a corpi armati della NATO di stanza in Italia per reati commessi nell'esercizio delle loro funzioni, clausola prevista dall'articolo VII, paragrafo 3, della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord-Atlantico sullo statuto delle Forze armate, firmato a Londra il 19 giugno 1951 e resa esecutiva in Italia con l'articolo 2 della legge 30 novembre 1955, n. 1335;

quali iniziative il Governo intenda promuovere affinché gli Stati Uniti d'America risarciscano dei danni le famiglie delle vittime e il comune di Cavalese.

SALVI, CIONI, CARPINELLI, CAPALDI, BARBIERI, PETRUC- (3-02690)
CI, FORCIERI, UCCHIELLI, LARIZZA, VELTRI, DE CAROLIS. – *Al* (10 marzo 1999)
Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa. – Premesso:

che la sentenza della corte marziale statunitense e l'assoluzione dei piloti americani autori del volo del Cermis che causò 20 vittime hanno suscitato sconcerto e indignazione in tutto il paese;

che i familiari delle vittime chiedono con fermezza giustizia;

che nel corso dell'incidente sono state violate le direttive italiane riguardanti i limiti di sorvolo,

si chiede di conoscere:

quali misure si intenda adottare perchè siano garantite possibili vie di appello, anche internazionali, per arrivare ad un nuovo processo;

se non sia opportuno rivedere la convenzione di Londra nel senso che, in caso di colpa grave dei militari responsabili di tragici incidenti, la giurisdizione esclusiva appartenga alle autorità del paese in cui si sono realizzati gli incidenti stessi;

se non sia opportuno chiedere al governo statunitense un atteggiamento cooperativo in questa direzione.

D'ONOFRIO, TAROLLI, BIASCO, BOSI, BRIENZA, CALLEGARO, DENTAMARO, DE SANTIS, FAUSTI, NAPOLI Bruno, RONCONI, ZANOLETTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Appresa la notizia dell'assoluzione di Richard Ashby, capitano del jet USA che il 3 febbraio 1998 tranciò i cavi della funivia del Cermis provocando 20 morti;

(3-02694)
(11 marzo 1999)

premessi:

che vi sono state vittime per evidente errore umano, non certo per casualità;

che lo stupore e l'indignazione devono trovare risposte in un'iniziativa forte ed autorevole da parte delle nostre istituzioni ai diversi livelli,

si chiede di sapere quali iniziative idonee si intenda intraprendere per far emergere la verità e la giustizia, individuando quale sia il livello nel quale vanno ricercate le responsabilità che hanno consentito il verificarsi della tragedia del Cermis.

MARCHETTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premessi:

(3-02695)
(11 marzo 1999)

che una scandalosa sentenza della corte marziale di Camp Lejeune del North Carolina ha assolto il pilota del jet militare americano capitano Ashby, il quale il 3 febbraio 1998 ha provocato la morte di 20 persone che si trovavano nella cabina della funivia del Cermis;

che i familiari delle vittime e tutto il popolo italiano chiedono con fermezza giustizia,

si chiede di conoscere:

le valutazioni del Governo sulla vergognosa sentenza;

se non si ritenga che sia necessario rivedere immediatamente la clausola della priorità della giurisdizione in favore del paese di origine nei confronti di militari appartenenti a corpi armati della NATO di stanza in Italia per reati commessi nell'esercizio delle loro funzioni, clausola prevista dall'articolo VII, paragrafo 3, della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord-Atlantico sullo statuto delle Forze armate, firmata a Londra il 19 giugno 1951 e resa esecutiva in Italia con l'articolo 2 della legge 30 novembre 1955, n. 1335;

se non si ritenga urgente decidere che in Italia non debbano più esservi basi americane.

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI SU MATERIE DI COMPETENZA DEL MINISTRO DEI TRASPORTI

LAURO, NOVI. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, del lavoro e della previdenza sociale e della sanità.* – Premesso. (2-00394)
(23 settembre 1997)

che in data 9 aprile 1996 è stato stipulato un accordo quadro tra il comune di Napoli, le Ferrovie dello Stato spa e la TAV spa, nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali, per gli interventi del programma alta velocità sulla rete ferroviaria Roma-Napoli;

che tale accordo prevede la costruzione di un impianto di pulizia e manutenzione nell'area di Napoli, il centro IDP (impianto dinamico polifunzionale);

che l'individuazione di tale area risulta essere quella già destinata al dismesso parco merci «Traccia» nell'ambito della stazione di Napoli Centrale;

che l>IDP (impianto dinamico polifunzionale) sarà installato su due capannoni di 435 metri di lunghezza per 40 di larghezza e 15 di altezza per un totale di circa 560.000 metri cubi, quindi con un notevole impatto ambientale;

che a questo proposito la regione aveva espresso parere sfavorevole indicando come area alternativa quella di Afragola, ma vista la competenza primaria del comune di Napoli e delle Ferrovie dello Stato ha dovuto declinare la proposta prendendo atto del progetto già accettato dalla Conferenza dei servizi del 9 maggio 1996;

che tale impianto di depurazione delle acque reflue dei treni raccoglierà gli scarichi trattati chimicamente delle *toilette* di tutti i treni dell'alta velocità «depurandoli» e riversandoli poi nelle fognature urbane e più precisamente nel collettore Sbaudone ex PS3, refluo Napoli est, in corrispondenza del mercato, con residui del tipo indicato nelle tabelle A e C della «legge Merli»;

che a proposito del depuratore è già stata presentata un'interrogazione dello scrivente senatore Lauro rivolta al Ministro dei lavori pubblici, in data 11 marzo 1997, la 4-04659, alla quale il Ministro in indirizzo non è stato in grado di fornire risposte utili;

che non sarebbe prevista nessuna nuova assunzione per l'impianto IDP, poichè il personale necessario andrebbe a «limare» le 20.000 unità in esubero di cui all'attuale confronto Governo-sindacati,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

se quanto sopra esposto corrisponda a verità;

se nella Conferenza Stato-regioni si sia mai discusso del disinquinamento del Golfo di Napoli, anche tenuto conto dei dati mai smentiti forniti nell'estate 1997 da «Goletta verde», ed in tal caso con quali risultati;

se il Ministro dei lavori pubblici sia venuto a conoscenza dell'accordo intercorso tra il comune di Napoli e le Ferrovie dello Stato spa e in tal caso se non intenda rivedere la propria posizione in merito

al disinquinamento del Golfo di Napoli, ormai di fatto diventato un caso «nazionale», ed in particolare per le acque costituite dai liquami biologici che derivano dallo svuotamento delle ritirate della linea alta velocità delle Ferrovie dello Stato nella fognatura comunale Sbaudone, che attualmente non è dotata di idoneo impianto di depurazione, e la cui attivazione non risulta più prevista per la fine del 1998;

se in particolare il Ministro dei trasporti, con la firma dell'accordo in questione, intenda assumere:

idonee iniziative al fine di assicurare soluzioni prive di rischio per lo scarico in mare di qualsiasi tipo di residuo, proveniente dall'impianto IDP;

posizione nei confronti delle Ferrovie dello Stato al fine di eliminare l'attuale cimitero di locomotive, vagoni e soprattutto materiale nocivo dismesso dalle Ferrovie dello Stato ed attualmente in sosta nell'area ferroviaria di Napoli e dintorni;

se il Ministro della sanità abbia mai approvato l'assimilazione delle acque prodotte dallo svuotamento delle ritirate degli impianti ferroviari alta velocità e di quelle prodotte dai liquami biologici, che derivano dalle sole deiezioni umane contenute dai cassoni di rotabili, ad acque di tipo civile, come da parere espresso in proposito dall'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato;

se il Ministro del lavoro preveda esuberi nell'area napoletana di lavoratori delle Ferrovie dello Stato ed in tal caso come intenda farvi fronte.

MAGNALBÒ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – (3-00531)
Premesso: (10 dicembre 1996)

che, da anni, a Porto Recanati (Macerata) si affronta il problema dei sottopassi e dei cavalcaferrovia, nell'ottica di superare il problema dei passaggi a livello;

che nel 1985 le Ferrovie dello Stato decisero che, al fine di consentire una maggiore velocità per il transito dei treni, occorreva eliminare i passaggi a livello della linea adriatica;

che l'appalto venne affidato alla società CMC di Ravenna;

che, con delibera n. 91 del 9 dicembre 1987, il consiglio comunale approvò la convenzione con le Ferrovie dello Stato per la realizzazione di tre sottopassi di cui:

un sottovia carrabile di metri 9,25 x 5,23 da realizzarsi in corrispondenza con via Galilei;

un sottovia pedonabile-carrabile di metri 4 x 3,23 da realizzarsi in corrispondenza, in asse, con via Loreto;

un sottovia pedonabile-carrabile di metri 4 x 2,73 da realizzarsi in corrispondenza con via De Gasperi;

che l'opera sarebbe stata realizzata dalle Ferrovie dello Stato mentre il comune di Porto Recanati, al quale le opere appena realizzate sarebbero passate in proprietà, avrebbe dovuto partecipare alla spesa per una quota parte di lire 1.600.000;

che, con delibera n. 70 del 2 luglio 1992, il consiglio comunale approvò una variazione nelle modalità di accesso al sottovia di via Gali-

lei e una variazione della quota parte a carico del comune pari a lire 1.700.000 per i diversi costi derivanti dalla variante;

che, con delibera n. 78 del 18 settembre 1992, a causa dell'annullamento della delibera precedente da parte del Coreco per incompetenza dell'organo deliberante, fu riproposto il programma;

che, con delibera n. 92 del 25 novembre 1993, il consiglio comunale approvò la variazione di programma in base alla quale si decideva di ottemperare alla richiesta degli organi regionali in merito alla documentazione per la realizzazione del cavalcaferrovia, nulla disponendosi relativamente ai sottovia di via Loreto e via De Gasperi;

che, con delibera n. 15 del 14 marzo 1994 il consiglio comunale approvò la variazione sulle dimensioni di questi ultimi, prevedendone la misura (metri 2,50 x 2,50) ma non la forma;

che, infine, con delibera n. 50 del 12 settembre 1995, l'approvazione di una variazione relativa al cavalcaferrovia si è resa necessaria per superare l'impatto ambientale;

che la rampa in oggetto è comunemente definita «attorcigliata», in quanto a doppio senso e parallela alla strada ferrata;

che, a seguito della richiesta di preventivo per una variante alle rampe «attorcigliate», si è appreso che il costo per la costruzione di una rampa perpendicolare ai binari sarebbe di gran lunga superiore – esattamente lire 825 milioni – con una differenza di 571 milioni rispetto alla rampa «attorcigliata»;

che nel lungo *excursus* di atti consiliari non appare mai dichiarata la conformazione attuale dei sottovia, avendo il consiglio comunale preso in considerazione solo le dimensioni;

che un comitato di cittadini (esattamente 3.000, circa il 50 per cento dei voti validi), costituitosi per formulare le indicazioni utili alla redazione del progetto alternativo, ha rilevato il mancato rispetto delle caratteristiche geometriche e planimetriche richieste dalle delibere, in particolare la n. 50 sopracitata, nonchè dei requisiti stabiliti dalla legge n. 13 del 9 gennaio 1989, sulle barriere architettoniche, di quelli prescritti dal codice della strada, ed inoltre problemi di ordine pubblico; gli stessi inoltre hanno presentato ipotesi di variazioni in base alle quali è previsto un raddoppio della sede pedonale e ciclabile sotterranea;

che, al fine di poter verificare l'ammontare dell'intera spesa, è stato richiesto all'ufficio tecnico del comune il capitolato ed il computo metrico relativo al progetto, di cui lo stesso è risultato sprovvisto,

l'interrogante chiede di sapere:

se nel predisporre il progetto dei nuovi sottopassi siano stati rispettati i requisiti richiesti;

per quali ragioni nella stima dei lavori risalente al settembre 1993 la spesa prevista fosse di gran lunga inferiore a quella che appare attualmente;

quali siano le motivazioni tecniche che hanno indotto la CMC a variare il progetto originario relativamente alla forma e all'ampiezza dei sottopassi;

se non si ritenga di dover elaborare e fornire uno studio più dettagliato che definisca i costi di realizzazione delle rampe in oggetto;

se non si ritenga opportuno, infine, prendere in esame il progetto presentato dal comitato dei cittadini.

LAURO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - (3-02045)
Premesso: (25 giugno 1998)

che l'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, ha affidato alle Ferrovie dello Stato spa le aziende ferroviarie in gestione commissariale governativa per la loro ristrutturazione ed il loro risanamento tecnico ed economico;

che, per effetto di tali obiettivi, scaturisce evidente l'obbligatorietà che i comportamenti operativi, sia a livello direzionale che a livello gestionale, siano esclusivamente finalizzati al raggiungimento di tali risultati;

che, in ragione dei principi dettati per i piani di riorganizzazione aziendale e dei ripetuti impegni assunti dal Governo anche in sede parlamentare, uno dei vincoli fondamentali consiste soprattutto nel riassetto dei servizi in esercizio al momento dell'affidamento;

che, pertanto, l'eventualità dell'acquisizione di nuovi servizi dopo l'avvenuto affidamento deve essere motivata da circostanze del tutto eccezionali, finalizzate alla tutela dell'interesse pubblico generale, espressamente valutate dalle Ferrovie dello Stato spa affidatarie e riconosciute come tali dal Ministero competente;

che una procedura del genere, se opportuna in riferimento ad eventuali incrementi dei servizi propriamente ferroviari esercitati da tali strutture, è da ritenersi addirittura doverosa nel caso in cui tale incremento riguardi un servizio automobilistico, giacchè il ritorno di tali strutture aziendali allo svolgimento dei soli servizi modali su ferro rappresenta non solo un passaggio necessario per il risanamento economico di tali aziende ma anche uno strumento indispensabile per garantire il rispetto dei nuovi principi di concorrenza e di *par condicio* nei rapporti tra vettori,

l'interrogante chiede di conoscere:

il motivo per cui le Ferrovie della Sardegna siano subentrate, successivamente all'entrata in vigore della legge n. 662 del 1996, nell'esercizio del servizio automobilistico di natura prettamente comunale Alghero-Fertilia, assumendosi oltre tutto l'intero carico economico della gestione, la cui onerosità, strettamente collegata alle particolari modalità di svolgimento, aveva costretto la precedente impresa concessionaria a richiedere all'amministrazione regionale un adeguamento del contributo di esercizio per poterne proseguire l'effettuazione;

se tale disponibilità gestionale ed economica sia stata espressamente autorizzata dalle Ferrovie dello Stato spa ed approvata dal competente Ministro, data la valenza politica di un comportamento che si pone in aperta contraddizione con i principi ed i criteri di indirizzo fissati dal legislatore nazionale per il recupero di efficienza di strutture operative giunte al limite del collasso gestionale ed economico;

se siano state valutate appieno la portata e le conseguenze di un intervento del genere che, oltre a coinvolgere l'amministrazione in un contenzioso per palese violazione dei diritti del concessionario preesistente, rischia di far scattare una autonoma azione di responsabilità per danno erariale per effetto dell'assunzione da parte delle Ferrovie della Sardegna, e quindi a carico del bilancio dello Stato, di oneri economici relativi ad un servizio prettamente locale, e come tale rientrante nella sfera della competenza regionale;

se il Ministro in indirizzo non ritenga, ove come auspicabile non avesse espresso alcuna approvazione nei confronti di una decisione aziendale che dimostra in ogni caso l'estrema disinvoltura di utilizzo del denaro pubblico, di intervenire in merito adottando immediatamente tutti i conseguenziali provvedimenti che impongano la cessazione dell'arbitraria iniziativa assunta dalla suddetta gestione commissariale governativa;

se, infine, non consideri giunto il momento per un deciso riassetto normativo dello specifico comparto, che ancora si avvale delle facoltà discrezionali attribuite a tali strutture camaleontiche dal legislatore del 1931, per rimettere ordine e razionalità nell'esercizio dei relativi poteri gestionali e ricondurre finalmente l'attività di tali strutture nell'alveo del trasporto su ferro per il quale vennero a suo tempo costituite e senza il quale non giustificano più la loro sopravvivenza.

