

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

Venerdì 24 Marzo 2000

alle ore 9,30

808^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interrogazioni (*testi allegati*)

- 2 -

**INTERROGAZIONI SUL SUICIDIO
DEL MILITARE DI LEVA NICOLA FARFAGLIA**

DE CAROLIS. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che l'ennesimo suicidio di un militare di leva in servizio di guardia all'Altare della Patria ha suscitato sgomento ed indignazione nell'opinione pubblica sia per la dinamica degli avvenimenti che per il ritardo con cui sono arrivati i soccorsi;

ritenuto che sia da confermare tutto il valore simbolico e patriottico del caduto della Grande guerra davanti a cui s'inclinò l'Italia ma gli ininterrotti turni di guardia con il personale di leva amplificano il disagio e le angosce di chi è costretto a sostenerli,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo ritenga di adottare al fine di soprassedere a turni di guardia, da parte del personale militare di leva, ai monumenti italiani;

se non ritenga, qualora la prima ipotesi non sia percorribile, di far svolgere i turni predetti a personale militare volontario.

DE LUCA Athos. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che in seguito alla morte di Nicola Farfaglia, il marinaio suicida all'altare della Patria, lo scrivente si è recato per una visita presso il corpo di guardia per accertarsi delle condizioni nelle quali il servizio di guardia viene eseguito;

che durante la visita presso il corpo di guardia lo scrivente ha potuto constatare le gravi carenze logistiche e ambientali nelle quali i militari vivono praticamente per una settimana, quanto dura il rispettivo turno di guardia;

che la foresteria dell'Altare della Patria è un tugurio in quanto sporca, priva di adeguati servizi igienici, fredda, tanto che i militari hanno portato una stufa per riscaldarsi,

si chiede di sapere quali iniziative urgenti si intenda prendere per migliorare l'accoglienza della foresteria risanando e rendendo più accoglienti i locali dove avviene il servizio di guardia con adeguati interventi.

RUSSO SPENA. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che nella notte tra il 17 e il 18 gennaio 2000 Nicola Farfaglia, marinaio di guardia al Milite Ignoto, è morto sparandosi con il fucile di servizio;

– 3 –

che da una prima indagine si pensa al suicidio escludendo il tragico incidente perchè i militari che svolgono il servizio di guardia normalmente hanno il caricatore nella giberna sigillato in un involucri di plastica;

che i soccorsi sono intervenuti in ritardo perchè la cancellata di piazza Venezia era chiusa e non si trovavano le chiavi custodite da un guardiano civile,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per portare a termine nel più breve tempo possibile le indagini sulla causa del decesso;

quali provvedimenti intenda intraprendere per impedire che analoghe difficoltà di soccorso alle guardie al Milite Ignoto abbiano a ripetersi.

RUSSO SPENA. – *Al Ministro della difesa.* – Per conoscere, in relazione al suicidio del marinaio Nicola Farfaglia, che segue a 18 giorni quello dell'aviere Damiano Billati:

(3-03561)
(già 4-17888)
(21 marzo 2000)

per quale motivo non vengano rispettate nei servizi di guardia al Milite Ignoto le stesse norme circa l'uso delle armi previste per i servizi di guardia al Quirinale, alla Camera e al Senato;

perchè la chiave della cancellata non fosse disponibile presso il corpo di guardia;

se risulti che lo scorso anno, nel mese di aprile, vi sia un episodio per fortuna non mortale, e cioè che nei locali del corpo di guardia al Milite Ignoto sia stato sparato un colpo di fucile, e se in passato vi siano stati screzi tra personale di guardia in relazione all'anzianità e alla ripartizione dei turni.

– 4 –

**INTERROGAZIONI SULL’AFFONDAMENTO
DELLA PETROLIERA «ERIKA»**

SARTO. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell’ambiente.* – Premesso:

(3-03338)
(11 gennaio 2000)

che lo scorso 12 dicembre 1999 una petroliera battente bandiera maltese con a bordo 26 membri d’equipaggio durante una tempesta si è spezzata in due al largo di Brest, versando in mare un ingentissimo quantitativo di petrolio greggio e creando un disastro ecologico senza precedenti in un ambiente delicato e pregiato quale quello della Francia occidentale;

che la petroliera «Erika», salpata dal porto francese di Dunkerque e diretta a Livorno, trasportava circa 28.000 tonnellate di greggio di cui 10.000 versate e 18.000 giacenti ancora nel relitto affondato;

che il petrolio riversato nelle acque dell’Atlantico ha formato una gigantesca chiazza nera che si è abbattuta sulle coste francesi della Bretagna e della Vandea provocando incalcolabili danni all’ambiente mentre gli ornitologi constatano addirittura l’annientamento di intere popolazioni di uccelli marini;

che, secondo la stampa francese, il RINA (Registro navale italiano) di Genova sarebbe sospettato di precise responsabilità al riguardo visto che la petroliera «Erika» aveva ottenuto l’autorizzazione a navigare proprio da ispettori del RINA, in occasione di un controllo effettuato il 24 novembre scorso nel porto siciliano di Augusta;

che la Francia individua nella società italiana di classifica e di controllo una delle principali responsabili del disastro ecologico;

che il Registro navale italiano è oggetto di una rogatoria internazionale presentata dalla magistratura parigina;

che, stando al quotidiano parigino «Le Parisien», l’inchiesta della magistratura si incentrerebbe sul passaggio della nave dal registro francese *Bureau Veritas*, al quale era stata iscritta per cinque anni, al Registro navale italiano;

considerato:

che l’ultimo controllo effettuato da un esperto della società genovese RINA sulla petroliera risale a circa 20 giorni prima della data del disastro e avvenne ad Augusta dopo che lo stesso capitano della nave, l’indiano Krun Mathur, aveva segnalato all’armatore la presenza di punti di corrosione sullo scafo dell’imbarcazione;

che l’esperto del RINA autorizzò la petroliera a riprendere il mare, chiedendo tuttavia all’armatore di effettuare delle riparazioni che dovevano essere verificate entro il mese di gennaio 2000 ad Augusta;

– 5 –

che sembra che il passaggio dal *Bureau Veritas* al RINA sia avvenuto dopo che gli ispettori della società francese avevano, già nel 1998, giudicato la petroliera del tutto inadatta alla navigazione;

che il fenomeno delle «bandiere ombra» e di navi che non rispettano le norme di sicurezza si sta aggravando e dal 1995 ad oggi nel Mediterraneo ci sono stati oltre 1.300 incidenti di petroliere, l'ultimo dei quali riguarda l'affondamento di una petroliera russa nel Bosforo,

si chiede di sapere:

se quanto esposto in premessa corrisponda a verità e, in particolare, se risulti vero che l'«Erika», iscritta fino al giugno 1998 nel registro navale francese, operò il passaggio al RINA dopo che i controlli fatti dalla *Veritas* non ne avevano confermato l'idoneità alla navigazione, nulla osta che ottenne invece dal Registro navale italiano;

per quale motivo, se i segni di corrosione, giudicati comunque importanti dall'esperto italiano al punto da richiedere un'opera di riparazione, siano l'origine del naufragio, il RINA abbia comunque permesso all'imbarcazione di continuare a trasportare petrolio;

se non si ritenga necessario ed urgente accertare le responsabilità societarie ed individuali di chi ha proceduto alla verifica e alla dichiarazione di idoneità alla navigazione della «Erika» e, in generale, accertare l'affidabilità delle certificazioni anche per scongiurare il pericolo di future catastrofi;

se non si ritenga necessario intraprendere un'urgente iniziativa, anche nel quadro di convenzioni e accordi internazionali – alcuni dei quali non sono stati ancora recepiti dall'Italia –, per garantire, in particolare con adeguati controlli sulle petroliere, il rispetto della sicurezza delle navi che transitano nei nostri mari e nei nostri porti.

DE LUCA Athos. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

(3-03557)
(Già 4-17780)
(17 marzo 2000)

che il giorno 12 dicembre 1999 si è verificato l'affondamento della petroliera maltese «Erika» al largo delle coste della Bretagna, a seguito del quale si è verificata la fuoriuscita di diecimila tonnellate di combustibile, arrecando un grave danno ambientale lungo oltre quattrocento chilometri di coste francesi;

che risulta che in data 24 novembre 1999 un funzionario del registro navale italiano (RINA spa) ha ispezionato la petroliera «Erika» nel porto di Augusta in Sicilia, autorizzando la prosecuzione della navigazione senza ordinare una verifica supplementare o il compimento di lavori di riparazione della nave e che la nave ha successivamente fatto scalo nel porto di Genova;

che, su incarico del governo francese, l'Ufficio per le indagini sugli incidenti marini (Bea Mer) e una commissione tecnica *ad hoc* hanno presentato un rapporto nel quale sono contenute numerose accuse al Registro navale italiano ed in base a tali rilievi l'Unione europea avvierà dal 28 febbraio una ispezione nei confronti del Registro navale italiano avendo sottolineato che esistono seri dubbi sui metodi di lavoro della società;

– 6 –

che nel suddetto rapporto preliminare si sostiene che il RINA avrebbe gravemente mancato di diligenza per aver incautamente autorizzato la prosecuzione della navigazione della petroliera malgrado le preoccupanti condizioni dello scafo, denunciate dallo stesso equipaggio e dal comandante dell'«Erika» durante i controlli del RINA nel porto di Augusta in Sicilia e nonostante la nave avesse oltre venticinque anni;

che il rapporto francese afferma che nè il comportamento dell'equipaggio o del personale nè le modalità di carico hanno avuto peso determinante nell'incidente e che quest'ultimo si è verificato a seguito di cedimento della struttura per la sua estrema fragilità;

che vi erano evidenti fenomeni di corrosione delle paratie interne, che le cisterne erano state trasformate in cassoni di zavorra e la nave aveva oltre venticinque anni;

che, secondo l'istituto francese di navigazione ed il Bea Mer, il RINA non avrebbe preso tutte le misure necessarie affinché la petroliera fosse resa più sicura prima di riprendere il mare ed avrebbe dovuto controllare più accuratamente lo stato della petroliera in evidente pericolo di corrosione, non limitandosi a controlli di *routine*;

considerato:

che, in data 10 gennaio 2000, un gruppo di dipendenti del RINA ha denunciato aspetti di malfunzionamento del Registro navale italiano, denunciando in particolare l'abuso di consulenze ed altri problemi di gestione relativi al bilancio e al personale;

che quasi il novanta per cento degli incidenti e disastri ecologici in mare è provocato da vecchie navi, sfruttate da armatori spregiudicati che risparmiano un terzo dei prezzi dei trasporti riducendo i costi della manutenzione, e che navi di questo genere continuano ad essere inspiegabilmente autorizzate dagli organi di controllo, con grave pericolo per la sicurezza ambientale e del personale di bordo,

si chiede di conoscere:

quali iniziative siano state intraprese per accertare le responsabilità individuali e societarie di chi ha effettuato la dichiarazione di idoneità alla navigazione della petroliera «Erika» nei porti italiani;

se corrisponda a verità che l'«Erika» fu bocciata dai controlli svolti dal registro navale francese (Veritas) il 16 giugno 1998 a causa dello scafo arrugginito e corrosivo e successivamente l'armatore anzichè sottoporre ai lavori richiesti la petroliera si rivolse al Registro italiano dal quale ottenne il nulla osta alla navigazione;

per quali motivi il RINA non abbia rilevato fenomeni di corrosione definiti evidenti dalla commissione tecnica francese, per quali motivi non siano state prese in considerazione le segnalazioni dell'equipaggio e del comandante sulla precaria situazione della struttura ed infine in base a quali motivazioni tecniche non si sia ritenuta necessaria una indagine supplementare e non si sia dato ordine di procedere ad urgenti lavori per il ripristino della sicurezza del naviglio;

– 7 –

se il RINA abbia collaborato sin dal suo avvio con l'inchiesta tecnica per chiarire le cause del disastro e la correttezza delle procedure di controllo seguite;

la valutazione del Governo circa la gestione del Registro navale italiano, considerando anche il fatto che in base al diritto comunitario ogni Stato deve attuare un sistema di controllo adeguato e che pertanto lo Stato italiano potrebbe essere chiamato a rispondere davanti all'Unione europea di una eventuale azione sbagliata del RINA in quanto società di diritto privato cui lo Stato delega alcuni controlli sulle navi;

la valutazione del Governo sugli accordi che il RINA è autorizzato dallo Stato a stipulare con Stati esteri, come nel caso del governo maltese;

quali provvedimenti il Governo intenda assumere per evitare il ripetersi di simili episodi, operando in sede di Unione europea per verificare i piani di emergenza e prevenzione previsti dalle convenzioni vigenti, al fine di istituire un sistema di controllo integrato nazionale e comunitario per operare un monitoraggio via radio, via *radar* e via satellite del traffico marittimo;

quali iniziative il Governo intenda assumere nei confronti dei paesi che autorizzano la registrazione di navi vecchie e pericolose, in particolare Malta e Cipro, paesi che hanno chiesto di far parte dell'Unione europea ma non applicano adeguati *standard* di controllo come rilevato da una indagine della Commissione europea secondo la quale due terzi delle navi battenti bandiera maltese ed il trentasei per cento di quelle cipriote sono state bloccate nei porti europei nel triennio 1996-1998;

quali iniziative il Governo intenda intraprendere per una revisione della normativa sui trasporti via mare degli idrocarburi, considerando che ogni giorno vengono trasportati su nave oltre sessanta milioni di barili di carburanti, al fine di sottoporre a valutazione di impatto ambientale il trasporto marittimo;

se il Governo intenda assumere iniziative per un rinnovo della flotta italiana che porti rapidamente alla progressiva eliminazione del vecchio naviglio tuttora in circolazione, in considerazione anche del fatto che il sessanta per cento delle navi hanno oltre diciassette anni di vita;

se il Governo intenda obbligare gli armatori all'adozione del doppio scafo, vietando l'attracco nei porti italiani di navi con un solo scafo e punendo le compagnie che inquinano anche con la perdita del diritto di attracco;

se l'Italia intenda effettuare una verifica straordinaria su tutte le petroliere in navigazione nelle proprie acque territoriali, chiedendo la collaborazione dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo;

infine, quali iniziative il Governo intenda intraprendere per riformare il Registro navale italiano, valutando anche l'ipotesi di porlo sotto la vigilanza del Ministero dell'ambiente.

INTERROGAZIONE SUL PORTO DI NAPOLI

- LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (3-02952)
che il porto di Napoli ha una posizione strategica nel Mediterraneo ma pur rimanendo tra i principali porti italiani potrebbe perdere consistenti volumi di traffico per la mancata attuazione di leggi varate dal Parlamento che permetterebbero allo stesso una ripresa della competitività commerciale; (Già 4-14165)
(6 luglio 1999)
- che ai sensi dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, riguardante la «classificazione dei porti», il Ministro dei trasporti e della navigazione doveva entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge predisporre uno schema di decreto che non ha mai emanato, tenendo conto dell'entità del traffico globale, della capacità operativa degli scali, del livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra;
- che l'interrogante ha presentato ben due ordini del giorno in sede di approvazione del disegno di legge atto Senato n. 2983 concernente «Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione» e del disegno di legge atto Senato n. 3523 concernente «Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore» che impegnavano il Governo ad adempiere agli obblighi stabiliti dal suddetto articolo 4 della legge n. 84 del 1994; tali ordini del giorno, pur essendo stati accolti dallo stesso rispettivamente in data 11 febbraio 1998 e in data 12 novembre 1998, non hanno avuto seguito;
- che l'interrogante a norma dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento del Senato ha attivato una procedura affinché la 8^a Commissione richiedesse ai rappresentanti del Governo di riferire sullo stato di attuazione delle leggi già in vigore;
- che la legge 12 luglio 1991, n. 202, di conversione del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, recante provvedimenti urgenti per la finanza pubblica, al fine di rilanciare l'economia del porto di Napoli, all'articolo 2 autorizzava, anche nel rispetto dei regolamenti CEE n. 2504/88 e n. 2562/90, la costituzione di una zona franca nelle aree rientranti nella giurisdizione del consorzio autonomo del porto;
- che la delimitazione della suddetta zona doveva essere attuata con decreto ministeriale su proposta dei presidenti del consorzio; tale proposta è stata avanzata ma il Governo non ha emanato, ancora, alcun decreto;
- che, ai fini di un'utilizzazione commerciale della zona franca del porto di Napoli, assume particolare rilevanza il cosiddetto «traffico di transito» con i paesi terzi, che è quello che dovrebbe beneficiare delle maggiori agevolazioni sotto il profilo doganale;
- che le rotte internazionali, e dunque la dimensione di un porto di transito, si fondano su capacità tecnologiche e tipologie di scalo molto

– 9 –

lontane dall'organizzazione attuale del porto napoletano (si veda la situazione di Gioia Tauro) che deve trovare, in presenza delle scarse disponibilità finanziarie pubbliche, nella sua attuale struttura condizioni di migliore servizio;

che l'Italia è il centro del Mediterraneo e questa sua posizione strategica assume un'importanza notevole in Europa;

che la domanda di crociere è cresciuta complessivamente del 50 per cento circa dal 1990 al 1995, con tassi tuttavia molto differenziati in relazione ai paesi d'origine e l'area del Mediterraneo è considerata tra quelle a più elevato potenziale di sviluppo nel settore crocieristico;

che solo il porto di Civitavecchia è stato elevato a rango crocieristico con interventi statali che complessivamente dovrebbero superare i 350 miliardi di cui 121 miliardi e 200 milioni per il solo *terminal* crocieristico,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda dare attuazione alle leggi già in vigore per evitare che il porto di Napoli regredisca a porto di un paese sottosviluppato, con la conseguenza di favorire altri porti;

se non ritenga opportuno e doveroso adottare le misure necessarie a farlo assurgere a quel ruolo determinante che gli spetta per la sua posizione nel Mediterraneo, compresa la realizzazione dell'area franca già prevista per legge.

