

SENATO DELLA REPUBBLICA
————— XIII LEGISLATURA —————

Venerdì 12 Maggio 2000

alle ore 9,15

837^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interrogazioni (*testi allegati*).

- 2 -

INTERROGAZIONE SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGISLAZIONE RELATIVA AL TRAFFICO PETROLIFERO NELLA LAGUNA DI VENEZIA

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

(3-03554)
(17 marzo 2000)

che lo scorso 12 dicembre 1999 la petroliera «Erika» si è spezzata in due al largo di Brest, versando in mare svariate tonnellate di greggio e creando un danno senza precedenti nel delicato e pregiato ambiente della Francia occidentale;

che su tale disastro, sull'eventuale coinvolgimento del Registro navale italiano sostenuto dalle autorità francesi, sulle iniziative di controllo ai fini della sicurezza che il Governo intende attivare lo scrivente ha già presentato l'interrogazione urgente 3-03338 pubblicata l'11 gennaio 2000;

che la «Erika» è transitata anche nella laguna veneziana;

che la legislazione speciale sulla salvaguardia di Venezia prevede l'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna mentre l'approvazione di progetti definitivi di attuazione di tali norme non è ancora avvenuta;

considerato:

che il compito di effettuare controlli sulla sicurezza delle petroliere e chimichiere che ogni anno entrano in laguna spetta alla capitaneria di porto di Venezia;

che negli ultimi mesi la capitaneria ha avuto a disposizione un unico ispettore dello PSC (Port state control) per effettuare i controlli «a campione» previsti dal «Memorandum di Parigi» sull'affidabilità e la sicurezza delle navi;

che la capitaneria lamenta una forte carenza di personale che eserciti in modo adeguato gli opportuni controlli sulla sicurezza delle navi;

che i dati dell'Ente industriale collocano Venezia al sesto posto nella classifica sulla movimentazione di prodotti petroliferi nei 20 porti italiani; infatti ben 1.832 navi tra petroliere e chimichiere sono entrate ed uscite dalla laguna durante lo scorso anno;

che solo alcune compagnie petrolifere tra cui AGIP, ESSO e API hanno creato un apposito consorzio per ridurre le aree di stoccaggio di petrolio in laguna;

che alcuni incidenti ed episodi a rischio si sono già verificati in laguna;

che se in laguna avvenissero incidenti anche con quantità di petrolio enormemente inferiori a quelle presenti nel disastro della «Erika» verrebbe compromesso in modo irrecuperabile uno dei più delicati e preziosi patrimoni dell'umanità,

si chiede di sapere:

a che punto sia l'attuazione della legislazione speciale su Venezia che vieta il transito di prodotti pericolosi in laguna e richiede l'eliminazione del traffico petrolifero;

– 3 –

per quale motivo a distanza di anni non si sia ancora data attuazione ad una legge fondamentale per la conservazione, la sicurezza e il riequilibrio della laguna e non si siano realizzate nemmeno significative tappe per una rilevante riduzione della movimentazione di prodotti petroliferi;

se si intenda concretizzare la realizzazione di tali tappe e con quali tempi;

se il Governo non ritenga opportuno, anche alla luce degli ultimi disastri ambientali marittimi, mettere in atto una serie di iniziative volte a garantire una migliore tutela dei porti, delle coste, della laguna e del mare e in tale contesto ampliare la dotazione di personale assegnato alla capitaneria di porto di Venezia per garantire un accurato svolgimento dei controlli per l'affidabilità e la sicurezza delle navi;

se non si ritenga necessario, indifferibile ed urgente intraprendere, come già richiesto nell'interrogazione citata in premessa, un'urgente iniziativa, anche nel quadro di convenzioni e accordi internazionali, alcuni dei quali ancora non recepiti dall'Italia, per garantire il rispetto della sicurezza delle navi che transitano nei nostri mari e nei nostri porti.

- 4 -

**INTERROGAZIONE SULL'ADESIONE DELL'ITALIA ALLA
CONVENZIONE ILO IN MATERIA DI TUTELA DEI MA-
RITTIMI**

SARTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso che quanto esposto nell'interrogazione 3-03312 presentata il 14 dicembre 1999 sulla vicenda della nave «Frunzanesti» e di altre navi in analoga situazione nei nostri porti rappresenta un fenomeno molto preoccupante per le condizioni e il destino dei marittimi imbarcati e per la stessa tutela dei porti italiani, si chiede di sapere:

(3-03639)
(9 maggio 2000)

(Già 4-18712)
(22 marzo 2000)

se il Governo italiano intenda aderire alla Convenzione ILO n. 163 del 1987 e alla relativa raccomandazione n. 173 del medesimo anno che contiene utili e necessarie misure di tutela e salvaguardia dei marittimi;

se non si ritenga di promuovere d'intesa con le autorità locali centri di informazione e di accoglienza in alcuni porti italiani e di collaborare in particolare all'istituzione di un centro pilota per i marittimi a Venezia per la realizzazione del quale vi è un'iniziativa già in atto da parte dell'Autorità portuale di Venezia, una disponibilità già manifestata da parte del comune di Venezia e una sistematica attività di volontariato che finora ha affrontato e sostenuto le situazioni più drammatiche;

se i Ministri interrogati non ritengano in particolare di dover condividere il divieto della violazione di diritti elementari relativi alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi imbarcati sulle navi che utilizzano i nostri mari e i nostri porti e quindi di far aderire il nostro paese, come hanno fatto altri Stati, alle raccomandazioni e alle convenzioni internazionali predisposte a questo scopo per svolgere una adeguata, conseguente e sistematica azione di promozione e di controllo;

se non sia necessario ed urgente controllare e vietare l'utilizzo di bandiere di comodo da parte di armatori senza scrupoli, la violazione delle norme di sicurezza e dei diritti sindacali e i fallimenti di comodo che producono da una parte gravi rischi per i nostri mari e i nostri porti e dall'altra parte conseguenze drammatiche rispetto ai marittimi imbarcati.

- 5 -

**INTERROGAZIONE SULLA SCOMPARSA IN TANZANIA
DI UNA TURISTA ITALIANA**

CAZZARO. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso: (3-03296)
(9 dicembre 1999)

che nella notte tra l'8 e il 9 marzo 1999 la turista Giovanna Bellotto Villa è scomparsa dall'hotel Manyara Lake, in Tanzania, dove si era recata per un safari fotografico organizzato dall'Alpitour;

che sulla base delle testimonianze rese dai compagni di viaggio la notte della scomparsa la donna era in stato confusionale, forse a causa di una reazione allergica determinata da un farmaco antimalaria;

che le ricerche, iniziate immediatamente dal figlio Alberto Villa, recatosi in Tanzania subito dopo la comunicazione della scomparsa, hanno evidenziato il possibile coinvolgimento nella vicenda di un uomo del posto, oltre a rilevare la possibilità che la dottoressa Bellotto sia stata vittima di una tentata violenza che ne avrebbe causato la morte e che l'aggressore ne abbia fatto scomparire il corpo;

che il signor Alberto Villa e altri familiari della scomparsa hanno denunciato a più riprese lo scarso impegno delle autorità locali e di quelle italiane nella fase delle ricerche e si sono attivati quindi in prima persona per raccogliere testimonianze che appaiono in contrasto con le versioni delle autorità locali;

che a tutt'oggi non si è giunti ad una risoluzione del caso;

che da parte delle autorità tanzaniane non si è ancora risposto alla richiesta di «accredito» avanzata dall'Interpol italiana, la quale in assenza di questa autorizzazione non può svolgere indagini in loco,

l'interrogante chiede di sapere:

se si ritenga adeguato l'impegno profuso nella ricerca della dottoressa Giovanna Bellotto Villa da parte delle autorità locali e dell'ambasciata italiana in Tanzania;

se sia stato concesso (e in caso contrario cosa ostacoli) l'accredito all'Interpol, richiesto dalla magistratura veneziana, al fine di svolgere adeguate indagini sul posto in collaborazione con le autorità locali;

a che punto siano le indagini in corso da parte della magistratura italiana;

quali azioni abbia attivato o intenda ulteriormente promuovere il Ministero degli affari esteri italiano per fare luce su questa grave vicenda e individuare le eventuali responsabilità per la scomparsa della cittadina italiana.

– 6 –

**INTERROGAZIONI SUGLI INDENNIZZI IN FAVORE
DI DEPORTATI NEI LAGER TEDESCHI**

CAPONI, MANZI. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso che dal 1998 numerose imprese tedesche hanno deliberato di istituire un fondo per l'indennizzo di quanti furono costretti coattivamente a lavorare nelle loro fabbriche nel periodo 1943-1945; considerato:

che a tale scopo è stata costituita un'apposita commissione internazionale, della quale fanno parte rappresentanti dei governi di USA, Repubblica Ceca, Polonia, Israele, Bielorussia, Russia, Ucraina;

che a tutt'oggi non risulta sia stato nominato un rappresentante del Governo italiano, in quanto non invitato dal Governo tedesco;

che l'Italia ha avuto un gran numero di deportati politici ed oltre 700.000 militari internati nei *lager* tedeschi di Germania e Polonia esclusi dall'assistenza della Croce rossa internazionale e costretti a lavorare, con oltre 60.000 caduti ed un numero altissimo di mutilati ed invalidi,

si chiede di conoscere quali iniziative intenda prendere affinché anche il Governo italiano abbia il diritto a partecipare a detta commissione internazionale, per vedere riconosciuti i diritti di chi lottò contro il nazismo e di chi rifiutò ogni collaborazione volontaria con i nazisti.

MANZI, MARCHETTI, MARINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che ben 600.000 e più soldati italiani furono internati in Germania nell'ultimo conflitto e che per coerenza con il giuramento prestato si rifiutarono di aderire alla repubblica di Salò e ritornare in Italia per combattere a fianco dei nazisti;

che circa un terzo di quegli internati militari, sembra siano stati più di 200.000, furono costretti ad andare a lavorare nelle fabbriche tedesche, per 10 e più ore al giorno, anche sotto il bombardamento, con scarso vitto e sovente anche con maltrattamenti di vario tipo;

che alcuni quotidiani hanno pubblicato la notizia che la Repubblica federale tedesca avrebbe stanziato 10.000 miliardi di lire da assegnare come indennità straordinaria a quei prigionieri di guerra che furono costretti a contribuire allo sforzo bellico germanico lavorando nelle fabbriche tedesche;

che il tempo fissato per fare arrivare la domanda con la copia del foglio matricolare o altro è molto limitato,

– 7 –

si chiede di sapere:

se il Governo italiano intenda rappresentare gli interessi dei nostri connazionali presso le autorità della Repubblica federale tedesca;

se sia stato già previsto un ufficio in Italia a cui rivolgersi per presentare la domanda e quale sia questo ufficio;

