

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

808^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

VENERDÌ 24 MARZO 2000

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-VIII

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-25

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 27-33

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 35-44

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		Interrogazioni sull'affondamento della petroliera «Erika»	Pag. 28
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		Interrogazione sul porto di Napoli	32
CONGEDI E MISSIONI	Pag. 1		
INTERROGAZIONI		<i>ALLEGATO B</i>	
Svolgimento:		DISEGNI DI LEGGE	
GUERRINI, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>	2	Trasmissione dalla Camera dei deputati	35
DE CAROLIS (DS)	5, 7	Assegnazione	35
DE LUCA Athos (Verdi)	7, 17	REGIONI	
RUSSO SPENA (Misto-RCP)	9	Trasmissione di relazioni	35
OCCHIPINTI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	11, 19	INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
SARTO (Verdi)	16	Annunzio	23
LAURO (FI)	21	Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	36
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 28 MARZO 2000	24	Interpellanze	37
		Interrogazioni	39
<i>ALLEGATO A</i>		<i>RETTIFICHE</i>	44
INTERROGAZIONI			
Interrogazioni sul suicidio del militare di leva Nicola Farfaglia	27		

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Centro Cristiano Democratico: CCD; Unione Democratici per l'Europa-UDEUR: UDEUR; Forza Italia: FI; Lega Forza Nord Padania: LFPN; Partito Popolare Italiano: PPI; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS; Verdi-l'Ulivo: Verdi; Misto: Misto; Misto-Comunista: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista Progressisti: Misto-RCP; Misto-Liga Alleanza Autonomista-Veneto: Misto-Liga; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-I Democratici-L'Ulivo: Misto-DU; Misto-Lega delle Regioni: Misto-LR; Misto-II Centro-Unione Popolare Democratica: Misto-Centro; Misto-Autonomisti per l'Europa: Misto-APE; Misto-Centro Riformatore: Misto-CR; Misto-Partito Sardo d'Azione: Misto-PSd'Az; Misto-Lista Pannella: Misto-LP.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

La seduta inizia alle ore 9,31.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Svolgimento di interrogazioni

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento delle interrogazioni 3-03356, 3-03558, 3-03560 e 3-03561 sul suicidio del militare di leva Nicola Farfaglia.

GUERRINI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Rispondendo congiuntamente alle interrogazioni presentate, rinnova il sentimento di angoscia suscitato dal luttuoso evento nella società e negli ambienti militari. Il servizio di guardia presso l'Altare della Patria, svolto a rotazione dalle diverse Forze armate, non è caratterizzato da turni di lavoro particolarmente pesanti. Ripercorrendo i fatti, e in attesa dei risultati dell'inchiesta giudiziaria in corso, è possibile comunque affermare che si sia trattato di un atto intenzionale del giovane, avendo egli dovuto caricare il fucile per esplodere il colpo; restano tuttora ignoti i motivi del gesto, ma tempestiva comunicazione è stata data alle autorità militari e civili. Il Ministero della difesa ha già disposto una revisione dei turni di servizio ed una serie di migliorie logistiche presso l'Altare della Patria ed è stato predisposto uno studio di fattibilità per ottimizzare l'impiego dei militari di leva nella fase di transizione verso un esercito di tipo professionale. Infine, l'indisponibilità della chiave della cancellata, ora comunque garantita, era motivata dall'esistenza di un passaggio interno per i militari del corpo di guardia,

mentre non esiste alcun riscontro di eventuali episodi sospetti risalenti all'aprile del 1999.

DE CAROLIS (*DS*). Ricorda i numerosi casi di morti o di suicidi di militari di leva, auspicando un rapido passaggio ad un esercito professionale e al nuovo modello di difesa. I fondi appositamente stanziati non vengono dedicati al miglioramento ed all'aggiornamento delle condizioni dei militari di leva, mentre vengono loro ancora assegnate funzioni rischiose e stressanti. Appare peraltro ingiustificata la guardia d'onore all'Altare della Patria. Si registrano inoltre continui soprusi e casi di nonnismo ai danni di giovani cui non è consentito vivere serenamente il periodo del servizio di leva, già reso pesante dalla lontananza dagli affetti familiari. Si dichiara pertanto solo parzialmente soddisfatto per la risposta all'interrogazione 3-03356.

DE LUCA Athos (*Verdi*). È parzialmente soddisfatto per la risposta all'interrogazione 3-03558 e per gli impegni riguardanti i miglioramenti logistici. È peraltro ancora preoccupante la situazione generale in cui vivono i militari di leva, considerando i numerosi casi di nonnismo non denunciati; il caso in oggetto ne potrebbe essere un esempio, anche perché i giovani che svolgono i servizi di guardia d'onore risultano preventivamente selezionati. Va peraltro specificato che chi intende fare chiarezza su tali situazioni non necessariamente è antimilitarista o vuole infangare l'esercito, ma semplicemente garantire un giusto rapporto dei giovani con il proprio servizio. In tal senso, auspica che quanto prima sia garantito il diritto di querela ai militari e che possa essere svolta da parte del Ministero una relazione sulle numerose denunce per casi di nonnismo.

RUSSO SPENA (*Misto-RCP*). Il servizio di guardia all'Altare della Patria non appare indispensabile ed è disdicevole l'ennesimo tentativo di depistaggio sull'andamento reale dei fatti oggetto delle interrogazioni 3-03560 e 3-03561. Occorre quanto prima garantire un cambiamento culturale che consenta di superare l'omertà e di realizzare una vera democratizzazione dell'esercito. Nel periodo di transizione, bisognerà prestare particolare attenzione ai militari di leva, ponendosi il problema a livello legislativo onde modificare il servizio di leva in chiave democratica e di qualità della vita nelle caserme.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento delle interrogazioni 3-03338 e 3-03557 sull'affondamento della petroliera «Erika».

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ripercorsa la storia della petroliera «Erika», dalla sua costruzione nel 1975 in Giappone ai successivi interventi in occasione delle procedure di controllo, precisa che non risponde al vero che la società di controllo francese *Bureau Veritas* l'avesse giudicata inidonea alla navigazione, poiché, a seguito del controllo effettuato nel 1998, non era stata fatta alcuna

prescrizione particolare. Inoltre, la direttiva europea 94/57 prevede un controllo sugli organismi di classifica riconosciuti da ciascuno Stato membro e quindi il controllo effettuato sul Registro navale italiano lo scorso anno non è da porre in relazione con il disastro ecologico. Riferisce infine sulle proposte di iniziative formulate il 2 marzo scorso in una riunione a Bruxelles.

SARTO (*Verdi*). Il programma tracciato nella riunione europea dimostra le gravissime carenze sul piano dei controlli, considerato che dal 1995 ad oggi si sono verificati nel Mediterraneo circa 1.300 incidenti. Se si pensa che la petroliera «Erika» era transitata anche nella laguna di Venezia, di cui sono note le carenze di personale della capitaneria e quindi le difficoltà nei controlli, è evidente l'urgenza di adeguare le condizioni di sicurezza nei trasporti marittimi.

DE LUCA Athos (*Verdi*). Si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta del Sottosegretario all'interrogazione 3-03557. Data la posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo e l'estensione delle sue coste, è opportuno agire con grande decisione affinché le vecchie «carrette», che hanno arricchito gli armatori ma che costituiscono un serio pericolo per l'ambiente, siano definitivamente tolte dalla circolazione, al pari delle automobili da rottamare.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interrogazione 3-02952 sul porto di Napoli.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. In attesa della completa attuazione della legge n. 84 del 1994 e quindi della revisione dei criteri di classificazione dei porti, il Ministero ha avviato una serie di iniziative a sostegno del porto di Napoli, uno dei principali del Mediterraneo. In tal senso, i finanziamenti disposti dalla legge n. 413 del 1998 saranno utilizzati per sviluppare il traffico commerciale, quello passeggeri e la cantieristica, anche con la creazione di una zona franca, per la quale tuttavia non risulta pervenuta alcuna richiesta da parte del consorzio del porto di Napoli.

LAURO (*FI*). Non è soddisfatto della risposta. A sei anni dalla sua approvazione, è ormai evidente l'inidoneità della citata legge n. 84 a delineare una visione strategica e progettuale di lungo respiro per il settore dei porti. Inoltre, il consorzio del porto di Napoli è chiuso da anni, attualmente esistendo le autorità portuali, e quindi non si possono imputare ad esso le inadempienze del Governo.

PRESIDENTE. Dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni.

LAURO, *f. f. segretario*. Dà annuncio dell'interpellanza e delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza. (*v. Allegato B*).

PRESIDENTE. Comunica l'ordine del giorno delle sedute del 28 marzo. (*v. Resoconto stenografico*).

La seduta termina alle ore 11,02.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,31*).
Si dia lettura del processo verbale.

DE LUCA Athos, *f.f. segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bertoni, Bo, Bobbio, Borroni, Bruno Ganeri, Cecchi Gori, Cioni, De Martino Francesco, Donise, Fumagalli Carulli, Fusillo, Lauria Michele, Lavagnini, Leone, Manconi, Manis, Maritati, Murineddu, Palumbo, Piloni, Polidoro, Squarcialupi, Taviani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Ascutti, Bevilacqua, Brignone, Lorenzi, Marri, Masullo, Monticone e Toniolli, per sopralluogo nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui modelli organizzativi per la tutela del patrimonio culturale; Bucci e De Zulueta, per attività dell'Assemblea dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione europea; Besostri, Lauricella, Martelli e Pinggera, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Callegaro, con la delegazione dei parlamentari per il Giubileo in Palestina ed in Israele in occasione della visita del Papa.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni

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

Saranno svolte per prime le interrogazioni 3-03356, 3-03558 (già 4-17935), 3-03560 (già 4-17792) e 3-03561 (già 4-17888) sul suicidio del militare di leva Nicola Farfaglia.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

GUERRINI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, come lei ha appena sottolineato risponderò congiuntamente alle interrogazioni del senatore De Carolis, del senatore De Luca Athos e del senatore Russo Spena in quanto vertono sul medesimo argomento.

Prima ancora di entrare nel merito dei quesiti posti dai senatori interroganti, desidero esprimere ancora una volta il sentimento di angoscia con cui personalmente – ma credo anche l'intera comunità militare – ho vissuto la tragica vicenda su cui oggi siamo chiamati a rispondere. La morte di un giovane è sempre una tragedia, è segno di una sconfitta non tanto e non solo per lui, ma per la società tutta, quindi è anche una sconfitta nostra, delle Forze armate e del Governo. Penso con amarezza al vuoto incolumabile lasciato dalla scomparsa di questo ragazzo nella propria famiglia e in quanti con lui dividevano affetti e relazioni, non ultimi i suoi commilitoni.

Il servizio di guardia d'onore è previsto esclusivamente presso la sede del Capo dello Stato, presso il Senato della Repubblica, la Camera dei deputati e l'Altare della Patria; si tratta delle sedi istituzionali e del monumento maggiormente rappresentativo della nazione e della sua storia. In particolare, le norme circa l'uso delle armi per la guardia d'onore all'Altare della Patria differiscono da quelle previste per gli altri servizi citati, in quanto questi ultimi si svolgono in un contesto di sicurezza garantito dalle forze di polizia ivi presenti; all'Altare della Patria, invece, sono proprio i militari che all'emergenza devono difendere sia il sacello che se stessi.

In tale contesto, e fermo restando l'altissimo valore e il significato di questo servizio affidato a rotazione alle diverse Forze armate, esso è regolarmente svolto con turni che consentono un adeguato riposo al personale impiegato. Pertanto, si ritiene di poter escludere che l'impegno richiesto ai militari in servizio possa incidere in maniera significativa sulla loro integrità psico-fisica.

La tragica morte del fuciliere di Marina Nicola Farfaglia è stata un evento dolorosissimo del quale è utile ricordare, per meglio rispondere ai quesiti posti dagli interroganti, alcune circostanze.

Il giorno 18 gennaio ultimo scorso Nicola Farfaglia, che era in servizio presso la caserma «Angelo Paolucci» di Roma, durante un turno di guardia al Monumento del Milite Ignoto, per cause tuttora in corso di ac-

certamento si esplodeva – come è noto – un colpo all'altezza del mento con il fucile in dotazione.

Il servizio di guardia d'onore all'Altare della Patria si svolge con arma scarica e il caricatore con i colpi è tenuto sigillato all'interno della buffetteria d'ordinanza. Pertanto, quanto accaduto presuppone un atto intenzionale del giovane nel caricare la propria arma con il caricatore sigillato contenuto nella giberna.

In base alla prima sommaria ricostruzione dei fatti, emerge la seguente successione degli eventi. Il giovane Farfaglia è montato di sentinella al sacello alle ore 2,50, in coppia con il marinaio Iovino. Il colpo è stato esploso alle ore 3,05. L'altra sentinella (lo Iovino, appunto) che non lo aveva nella propria visuale diretta – come è stato più volte detto –, sentito il colpo, non ha immediatamente realizzato la natura dell'accaduto, ma temendo un qualche atto provocatorio esterno ha informato con il telefono a disposizione il personale di pronto intervento facente parte della squadra di guardia al Monumento. Sono ovviamente tutte circostanze che devono essere chiarite dalle inchieste giudiziarie in corso.

Nel giro di uno-due minuti il personale di pronto impiego intervenuto sul posto constatava che il corpo del giovane marinaio era riverso sulla pedana con una grossa ferita alla testa e con il proprio fucile accanto. Si provvedeva a chiamare immediatamente l'ambulanza, utilizzando i mezzi delle forze dell'ordine, nel frattempo accorse. Il ferito veniva intanto sottoposto a cure di pronto soccorso sul luogo, con stimolazione cardiaca.

L'ambulanza giungeva sul posto dell'accaduto alle ore 3,18 e i barellieri trasportavano il ferito direttamente dal sacello giù per la scalinata, scavalcando la recinzione ai piedi del Monumento; alle ore 3,28 – sembra un tempo enorme – l'ambulanza partiva per l'ospedale civile «San Giovanni», dove alle ore 4,10 circa il povero giovane cessava di vivere.

Il Comando di appartenenza del militare nella circostanza ha provveduto tempestivamente ad informare dell'accaduto le competenti autorità giudiziarie, sia quella militare sia quella civile; ad entrambe da parte del Ministero della difesa è stata assicurata ogni possibile collaborazione, sia per la ricostruzione dei fatti, sia per l'accertamento delle cause del tragico gesto. Inoltre, è stata disposta, in data 19 gennaio, da parte del Comando del Dipartimento marittimo competente, lo svolgimento di un'inchiesta sommaria per l'accertamento delle cause e delle eventuali responsabilità collegate al decesso del giovane.

Allo stato attuale degli atti disponibili non è possibile formulare con attendibile ragionevolezza i motivi alla base del suicidio del giovane marinaio. Soltanto i risultati delle indagini avviate dalle autorità giudiziarie competenti potranno auspicabilmente consentire di far chiarezza sulle cause del gesto.

Indipendentemente dalle risultanze, il tragico episodio ha imposto ulteriori riflessioni sulle condizioni di vita e di servizio dei giovani di leva, sollecitando sempre maggiore attenzione e vigilanza nei confronti dei loro comportamenti, dei disagi, delle incertezze e delle esigenze.

In questo senso e in risposta allo specifico quesito posto dal senatore De Carolis, il Ministro della difesa ha disposto il riesame delle norme che regolano i servizi armati e l'utilizzo dei militari di leva anche sotto il profilo di una puntuale verifica delle attitudini individuali.

Di conseguenza, lo Stato maggiore della difesa ha avviato uno studio di fattibilità che condurrà, a breve, all'adozione di una serie di provvedimenti organizzativi volti ad ottimizzare l'attuale impiego dei militari di leva, anche nella prospettiva di un futuro scenario di graduale transizione verso Forze armate professionali.

In particolare, è all'esame anche l'ipotesi di impiegare nei servizi di guardia d'onore solo il personale volontario, ipotesi che, qualora risultasse compatibile con le effettive disponibilità organiche a fronte delle onerose esigenze di impiego del personale in operazioni di mantenimento della pace fuori dal territorio nazionale, potrebbe trovare attuazione in tempi brevi.

Mi sembra però opportuno riflettere con attenzione sulla fase di transizione che è di fronte a noi, che durerà sette anni e chiamerà a svolgere il servizio di leva obbligatorio ancora centinaia di migliaia di giovani.

Proprio in questi giorni, la Camera dei deputati sta esaminando le norme che definiranno le condizioni materiali e psicologiche in cui così tanti giovani svolgeranno, nei prossimi anni, il servizio di leva; in altri termini, di come sarà la qualità della vita durante i mesi del loro servizio militare. Tale provvedimento arriverà anche all'esame del Senato e voglio fin d'ora sensibilizzare l'attenzione di tutti, a partire proprio da quella dei senatori che ci interrogano su questa tragica vicenda, affinché la nuova legislazione determini un netto miglioramento delle condizioni dei giovani in servizio di leva obbligatoria, con particolare riguardo per coloro che sono chiamati a svolgerlo fuori sede.

Grande è la preoccupazione di molti per quello che sarà il servizio militare volontario; altri si preoccupano, in maniera precipua, di quella che sarà la sorte del servizio civile che, a quel punto, non sarà più alternativo: preoccupazioni tutte giuste. A mio parere, sono troppo pochi coloro che si preoccupano della sorte, della condizione di vita e dell'impiego dei militari di leva nella fase transitoria, prevista in sette anni.

In merito allo specifico quesito posto dal senatore De Luca, confermo che anche grazie alla sua puntuale sollecitazione sono stati tempestivamente effettuati lavori di manutenzione dei locali di foresteria, del corpo di guardia e del sacello del Milite Ignoto, nonché la revisione e messa a norma dell'impianto di condizionamento. È stata inoltre espletata la gara d'appalto per ulteriori interventi straordinari, per circa 200 milioni di lire, al fine di migliorare l'accoglienza dei locali del corpo di guardia e adeguare l'impianto di allarme e di telesorveglianza.

Per quanto attiene, invece, agli specifici quesiti posti dal senatore Russo Spina sulla chiave della cancellata del monumento, preciso che essa non era disponibile presso il corpo di guardia in quanto il personale ha accesso ai posti di sentinella tramite una scala interna, che porta al sacello del Milite Ignoto. La chiave della cancellata (si tratta di aspetti che

abbiamo scoperto in questo periodo) era normalmente custodita dal personale civile della Sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Roma, responsabile *in toto* del complesso monumentale. Quindi, da un lato, vi era una competenza specifica e, dall'altro, un passaggio interno per chi svolgeva il servizio di guardia.

Tuttavia, la successione degli eventi relativi al tragico incidente al povero Farfaglia – così come precedentemente descritti – consente di escludere che l'indisponibilità immediata della chiave abbia potuto incidere in maniera determinante sulla tempestività degli interventi di soccorso. In ogni caso, attualmente, una copia della chiave è disponibile presso il corpo di guardia dell'Altare della Patria.

Sono, queste, considerazioni amare, francamente, che ognuno può fare e che tuttavia non ci consentono di discostarci da questa tragica ricostruzione del fatto.

Non trovano invece riscontro, nei «rapportini» – così si chiamano – giornalieri del comandante della guardia, gli episodi che sarebbero avvenuti nell'aprile dello scorso anno o in altro periodo precedente. Infatti, dalla documentazione non risulta che sia mai partito accidentalmente un colpo, né che si siano verificati screzi tra il personale, in relazione all'anzianità e alla ripartizione dei turni di servizio, di pertinenza dello stesso comandante della guardia. Ho detto che nulla di ciò risulta, ma non significa che non sia avvenuto.

Si tratta di continuare quella battaglia che, in questo caso, è caratterizzata dal percorso di inchieste già richiamate, ma che dev'essere condotta sul terreno politico e culturale, così come negli ultimi anni mi pare si stia facendo con più decisione e con più alto profilo culturale e politico.

DE CAROLIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CAROLIS. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, non costituisce per me una sorpresa l'ennesimo suicidio di un militare di leva. Ricordo che agli inizi degli anni Novanta, nella veste che ella, signor Sottosegretario, attualmente ricopre, ero incaricato di rappresentare il Governo nei tantissimi funerali di Stato e spesso costretto a subire le reazioni – giustificate, più o meno scomposte – di familiari, amici e soprattutto delle tantissime organizzazioni pacifiste, molto più vivaci di quelle che oggi circolano nel nostro Paese.

Non mancavano anche allora episodi di nonnismo, ovviamente sottaciuti, negati, nascosti nelle visite costanti alle rispettive caserme dislocate in tutto il territorio nazionale, anche se le devo dire, signor Sottosegretario, che le frustrazioni erano talmente evidenti da far crescere già allora la smitizzazione dell'esercito di popolo per poter pensare ad un vero e proprio esercito professionale.

A mio parere, la situazione odierna non è cambiata. In molti casi è peggiorata, nonostante i progressi sul piano legislativo, normativo, cui ella, onorevole Guerrini, faceva riferimento, per arrivare a all'obiettivo della professionalizzazione in sei o sette anni. Io mi fido molto poco delle scadenze temporali, soprattutto per quanto riguarda il personale militare della difesa.

Non faccio parte della Commissione difesa, ho preferito scegliere altre Commissioni anche per poter superare le tante amarezze, ma osservo che quando in un Ministero ancor oggi, signor rappresentante del Governo, le somme stanziare nei capitoli delle spese di ammodernamento vengono utilizzate per pagare gli straordinari del personale, si può parlare di riforma dell'esercito, di Nuovo modello di difesa, ma ci troviamo di fronte ad una situazione che andrebbe affrontata con maggiore concretezza.

Nonostante le esigenze di riforma, rimane ancora – e a me sorprende che tale istituzione permanga anche con un Governo di centro-sinistra – l'attività della procura militare, con magistrati di serie B, che se non fosse per i poveri giovani di leva non saprebbero con chi prendersela. La procura militare permane, come se vi fosse ancora bisogno di una procura pronta a colpevolizzare, ad esempio, un giovane che sbaglia a compilare la domanda di rinvio per motivi di studio, ponendolo in una situazione di difficoltà; come del resto è accaduto di recente in qualche caso che ho sottoposto all'attenzione del Presidente della Repubblica.

Mi riferisco, inoltre, alla permanenza della leva obbligatoria, seppure con un numero minore di giovani reclutati, e all'obbligo per i militari che ne fanno parte di assolvere funzioni spesso rischiose, a volte stressanti, quasi sempre imposte oltre il limite di una sana tolleranza.

Signor rappresentante del Governo, io ho avuto tre figli, una femmina e due maschi; mentre ero Sottosegretario i ragazzi hanno fatto i militari di leva e quindi conosco bene quale siano le condizioni che caratterizzano la leva stessa; esse non consentono a giovani nel pieno della loro vigoria di vivere in serenità e, soprattutto li rendono sempre più propensi a denigrare il mondo che li circonda.

Una delle funzioni cui ho fatto cenno è costituita dai turni di guardia in luoghi simbolo della nazione, ove tradizione, decoro e prestigio vanno onorati con la presenza di uomini in divisa. Vado spesso a Parigi e debbo constatare che il più grande monumento di quella città, l'*Arc de Triomphe*, non vede la presenza di alcun militare in divisa perché, evidentemente, non si ritiene che ve ne sia bisogno, e credo che non esista monumento più prestigioso dell'*Arc de Triomphe* di Parigi. Tuttavia, se dobbiamo veramente onorare questi impegni, prendo atto con soddisfazione che si sta pensando a personale volontario di lunga ferma.

Desidero poi sottolineare la necessità di sottrarre giovani a veri e propri soprusi commessi spesso da commilitoni anziani o da qualche capo o capetto in delirio di onnipotenza, e di esempi in tal senso ne ho visti tantissimi.

PRESIDENTE. Senatore De Carolis, il tempo a sua disposizione è terminato.

DE CAROLIS. Sì, signor Presidente, ma non è così grave, comunque ho finito.

PRESIDENTE. Ognuno ha il suo ruolo nella vita; purtroppo, debbo richiamarla perché sono tenuto a rispettare obblighi regolamentari.

DE CAROLIS. La televisione di Stato ha trasmesso servizi durati ore su questo argomento; anche se noi ce ne occupiamo per qualche istante di più, visto che c'è anche il rappresentante del Governo...

PRESIDENTE. Ognuno ha il suo ruolo.

DE CAROLIS. Concludo, signor Presidente, lei sa che sono sempre molto stringato.

In questo contesto va letto il suicidio che è avvenuto ai piedi dell'Altare della Patria. A nulla sono valse le giustificazioni addotte: è forte il convincimento della pubblica opinione che quel giovane potesse essere salvato, non se la fidanzata lo avesse amato (queste pietose bugie sono state smentite) ma solamente se, all'interno di quella caserma, fosse stata ripristinata quella serenità che dovrebbe circondare chi è lontano dagli affetti familiari.

Lei, sottosegretario Guerrini, ha parlato di una sconfitta dello Stato; certamente è l'ennesimo campanello d'allarme per accelerare le riforme necessarie e avviare quel Nuovo modello di difesa di cui si parla da tanto tempo, ma che continuiamo ancora ad aspettare.

DE LUCA Athos. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE LUCA Athos. Signor Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal Governo.

Prendo atto che finalmente la chiave della cancellata sarà a disposizione, ma purtroppo, per arrivare a capire questo, è stato necessario un tragico evento. Prendo atto altresì che la foresteria dove questi ragazzi vanno a riposare dopo i turni di due ore (sono turni stressanti) sarà risistemata, che ci sarà forse una climatizzazione e anche delle brandine più consone ad un lavoro svolto in nome della patria.

Dobbiamo però tener presente che questi gravissimi episodi di autolesionismo tra i giovani delle Forze armate sono frequenti. Quando lo stesso Ministero della difesa riconosce che ci sono circa 300 denunce di nonnismo, significa, colleghi, signor rappresentante del Governo, che normalmente gli atti di nonnismo non vengono denunciati e che quindi migliaia di fatti che si verificano ogni giorno, piccoli, meno gravi, non ven-

gono portati alla luce. Tutti noi sappiamo che denunciare una questione significa esporsi a piccole ritorsioni, angherie, anche a penalizzazioni. Pertanto, a prevalere sono il silenzio e la sopportazione.

La punta dell'*iceberg* è rappresentata da quei pochi che, per ragioni culturali, personali, di coraggio, di temperamento, vogliono denunciare questi episodi. Il giovane in questione, Nicola Farfaglia, fa parte di personale già scelto. Si tratta di giovani – sono gli stessi che vediamo qui in Senato, alla Camera dei deputati e all'Altare della Patria – che hanno superato delle selezioni. Il giovane era entusiasta del suo ruolo, però nei giorni precedenti aveva disobbedito (mi auguro che la giustizia faccia il suo corso) alle regole del nonnismo. Infatti, dopo un turno di guardia, rientrando in caserma, gli era stato detto dai «nonni» di fare pulizie nella camerata. Il ragazzo, dopo il turno di guardia, aveva detto di essere stanco e di aver diritto a riposarsi. La questione è stata portata all'attenzione del comandante, il quale ha dato ragione a Farfaglia. Però, è rimasto il *vulnus* di questa disobbedienza.

Il ragazzo ha vissuto tale esperienza in un clima di grande isolamento con i «nonni» ed era terrorizzato (secondo il racconto del fratello gli hanno fatto fare due turni di guardia perché era stato male e non li aveva svolti) dalla reazione che avrebbe potuto subire rimanendo due giorni, 48 ore, a prestare questo servizio.

Appare strano che, stando i due ragazzi in turno a pochi metri l'uno dall'altro, non si sia sentito nulla, in quanto – com'è stato evidenziato – questi proiettili non sono in canna ma sono custoditi nella tasca. Pertanto, caricare un fucile di quella portata e immettere i proiettili presuppone dei rumori; nel silenzio della notte, all'Altare della Patria anche se cadono 50 lire si sentono. Il fatto che non si sia sentito nulla è un po' singolare.

Comunque, mi auguro che la giustizia militare sia più tempestiva. Questo è l'appello che rivolgo insistentemente al Governo. È ancora aperto il caso di Emanuele Scieri, un'altra vicenda tremenda, molto più circoscritta, molto più circostanziata, molto più chiara per certi aspetti, in quel contesto. Vorrei sottolineare al Governo che chi si batte per il rispetto dei diritti della persona nelle caserme non è contro l'istituzione; dobbiamo sfatare l'idea che chi cerca di far chiarezza vuole gettare fango.

È il contrario: sono questi episodi che spesso gettano discredito sulle istituzioni. Chi vuole giustizia sul caso Scieri non vuole infangare il Corpo dei parà, ma vuole far sì che i giovani che desiderano servire la patria, anche se fanno marce notturne di ore perché fa parte di quella disciplina, quando rientrano nella loro camerata siano lasciati in pace, possano vivere in tranquillità e nel rispetto della propria persona.

Abbiamo apprezzato il fatto che il Governo si sta occupando della questione con una riforma per dare più diritti, per consentire ai giovani di leva di difendersi in modo più forte. Però, noi avremmo voluto un decreto – ne vengono emanati molti – per riconoscere anche il diritto di querela al militare. Quindi, è una battaglia ancora da combattere, come lei ha detto: bisogna occuparsi di tutti i soldati di leva che, fino a quando non ci sarà la riforma, dovranno vivere queste circostanze.

Concludo il mio intervento invitando il Governo, a cominciare da questa vicenda, a fornire delle risposte sulle poche denunce di nonnismo che sono andate avanti. Signor Sottosegretario, magari in altra sede il Governo potrà svolgere una relazione in proposito. Vorrei sapere quante persone sono state dichiarate responsabili, hanno pagato e hanno subito provvedimenti disciplinari, in quanto tutte queste inchieste hanno un inizio ma non arrivano mai ad alcuna conclusione.

Questo fatto non alimenta alcuna fiducia nella giustizia militare. In questo caso, anche il collega intervenuto precedentemente ha invitato a sgombrare il campo dalla vicenda sentimentale. Capisco che molti abbiano intravisto la possibilità di scaricare la responsabilità della morte del giovane sui dissapori con la fidanzata; ma ho avuto l'opportunità di conoscere la mamma e la ragazza, che mi hanno fatto leggere le lettere e ascoltare le telefonate registrate: i due si amavano, pativano soltanto un po' di lontananza perché la ragazza era in Grecia. Da ciò non discende assolutamente alcuna conseguenza, che è stata forse accreditata per coprire eventuali responsabilità.

Credo che su questo versante occorra lavorare di più e diffondere con più convinzione una cultura diversa tra i vertici militari, senza sottovalutare le piccole angherie quotidiane che accadono nelle caserme, per far sì che la giustizia militare sia molto più sollecita di quanto sia stata fino ad oggi e faccia luce su questa vicenda, sul caso Scieri e su centinaia di casi che attendono giustizia da anni.

RUSSO SPENA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO SPENA. Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, colleghi, condivido la profonda amarezza suscitata in tutti noi da giovani vite stroncate. Peraltro, il Governo sa che ho assunto l'impegno, anche a nome del mio Gruppo, di presentare atti ispettivi per avere chiarimenti su tutti gli aspetti che possano riguardare episodi di nonnismo, omicidi veri e propri, suicidi, irregolarità e illegittimità che si verificano all'interno delle caserme. Sono infatti decine le interrogazioni presentate nel corso di questa legislatura da Rifondazione Comunista.

L'amarezza per il decesso del giovane Nicola Farfaglia è aggravata da alcuni aspetti particolari. Le chiavi della cancellata sono oggi a disposizione e forse per prendere questa decisione non si sarebbe dovuta attendere una morte. Credo, come il collega De Carolis, che l'Altare della Patria potrebbe essere onorato ugualmente senza inutili e snervanti servizi di guardia, sostituibili con comuni telecamere.

Io credo che, purtroppo, come sempre - la mia polemica data da molti anni -, vi sia stato un tentativo di depistaggio, dalle prime notizie fornite dalla stampa. Sono componente della Commissione antimafia da lungo tempo e riscontro puntualmente, *mutatis mutandis* e in dimensioni diverse, tentativi di depistaggio negli assassini di mafia. Come cittadino

italiano, prima che come parlamentare, mi sono sentito coperto di vergogna quando è trapelata ancora una volta sui giornali la notizia dei dissapori di Farfaglia con la fidanzata, cui si è riferito poc'anzi il collega De Luca, e ho parlato con alcuni giornalisti per appurare come ciò sia avvenuto.

Voglio dire con semplicità – ne abbiamo discusso migliaia di volte, parlando del comportamento del contingente italiano in Somalia – che dovrebbe mutare la cultura, signor Sottosegretario. L'idea che il prestigio e l'onore delle Forze armate si salvaguardino soltanto con i muri di omertà, con la chiusura e la gerarchia, a Costituzione vigente dovrebbe essere ormai superata da una diversa cultura della democratizzazione, che ancora non si è fatta sufficientemente strada tra le alte gerarchie delle Forze armate.

Mi ha fatto piacere che il senatore De Carolis abbia ricordato i movimenti degli anni '70 cui ho partecipato e abbia denunciato la mancanza di un controllo, di una pressione democratica sulle Forze armate.

Sicuramente muri di omertà esistono ed aumentano, come dimostrano non solo i gravi fatti avvenuti in Somalia, ma anche sciocchezze palesi, che non fanno bene alle Forze armate. Ad esempio, ieri ho partecipato ad un convegno in cui tutti gli esperti internazionali ridevano – mi sono vergognato per questo – di quanto aveva dichiarato il rappresentante del vertice delle Forze armate (persona che conosco) nel corso di una trasmissione televisiva sull'uranio impoverito. Ormai le notizie sull'uranio impoverito sono note quasi come quelle sulle sigarette e tutti gli scienziati sostengono ben altro (esclusi quelli assoldati dai comandi italiani, neppure dai comandi canadesi, statunitensi o delle Nazioni Unite), come emerge anche solo dalla lettura dei giornali di oggi, anche di quelli di larga tiratura e non solamente «il manifesto» o «Liberazione». Mi domando, pertanto, perché ci si debba coprire di grottesco.

Credo che la verità e la caduta del muro di omertà facciano bene a Forze armate democratiche, nelle quali sia io personalmente sia la mia parte politica, per tradizione storica e culturale, abbiamo sempre creduto: non perché siamo stati sostenitori della legge sull'obiezione di coscienza (è questo un altro tabù che deve cadere) i generali ci devono ritenere nemici dell'esercito!

Credo anzi – ho apprezzato un punto della risposta del Sottosegretario che seguiva tale linea – che in questa fase di transizione vada riservata un'attenzione enorme, oltre che al servizio civile e alla preparazione di un esercito di soli professionisti (al quale il mio partito è comunque contrario), ai militari di leva e alla leva in quanto tale; in quest'ottica abbiamo presentato un disegno di legge finalizzato ad una riforma complessiva, la cui realizzazione, però, sembra essersi bloccata: è stato rimosso il problema di assicurare una naia utile, interessante e svolta con serenità nelle caserme, come un famoso democratico ha auspicato.

Credo che il Ministero della difesa nel suo complesso dovrebbe e potrebbe, senza rimuovere questo problema e non lasciandolo solamente ad un'allusione del Sottosegretario – in questo sono insoddisfatto –, porsi un

problema legislativo così rilevante, traendo spunto anche dai diversi disegni di legge che sono stati presentati: conosco il mio e lo segnalo, non certo per ragioni di autogrificazione, ma ve ne sono anche altri; credo che in tutti vi siano esempi di come la naia possa mutare.

Concludendo, ricordo, perché restino agli atti, le parole pronunciate ieri da Corrado Scieri nella conferenza stampa che abbiamo tenuto presso la Camera dei deputati: «Siamo qui perché vogliamo mantenere viva l'attenzione sulla morte di nostro figlio, che era militare. Sono passati sette mesi e ancora non ci sono notizie, per questo torniamo a lanciare il nostro appello: »Chi sa parli«. Il tempo sta trascorrendo e questo non giova all'indagine. Il Parlamento sta facendo buone leggi, ma sono le persone che devono cambiare; deve cambiare la qualità della vita nelle caserme: gli atti di nonnismo continuano ed è innegabile il clima di omertà dietro le mura militari. Noi non vogliamo vendette, ma chiediamo giustizia e il Governo deve starci a sentire».

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-03338 e 3-03557 (già 4-17780) sull'affondamento della petroliera «Erika».

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, desidero premettere che il Governo ha seguito con grande attenzione, fin dall'inizio, la vicenda dell'affondamento della petroliera «Erika».

Vi sono elementi di risposta comuni alle due interrogazioni citate, mentre altri riguardano esclusivamente l'interrogazione del senatore De Luca.

Ritengo opportuno ricordare la storia che ha preceduto l'accaduto. La petroliera «Erika» è stata costruita nel 1975 nel cantiere giapponese Kasado e fa parte di una serie di otto unità gemelle.

Si tratta di una nave progettata antecedentemente alla Convenzione Marpol, n. 75 del 1978; successivamente la nave stessa è stata modificata per renderla conforme alla normativa internazionale nel frattempo entrata in vigore in materia di cisterne di zavorra pulita e successivamente ancora per renderla rispondente alla normativa sulle cisterne di zavorra segregata.

La nave di proprietà della Tevere Shipping Ltd di Malta e gestita dalla società Panship Management Services di Ravenna, è stata in classe presso il Registro di classifica francese Bureau Veritas, fino all'anno 1998.

Alcuni mesi prima della scadenza del certificato di classe, nel giugno 1998, la società Panship ha contattato gli uffici del Registro nazionale, il R.I.Na., manifestando l'intenzione di affidarne la classificazione al predetto ente.

Il regolamento del R.I.Na. prevede che prima di assumere in classe una nave cisterna o *bulk carrier* di età superiore ai venti anni la stessa sia assoggettata ad una visita di verifica delle condizioni generali, quella che in termine tecnico viene definita *condition survey*, che si è svolta ad

Aliaga (Turchia) nei giorni 13 e 14 febbraio 1998, durante una sosta commerciale della nave.

In tale occasione il tecnico incaricato dal R.I.Na. ha preso visione dei certificati di classe rilasciati dal *Bureau Veritas* e dello «status-nave» dal quale è risultato la scadenza a giugno 1998 del periodo di classe, una visita di carena effettuata nel novembre 1995 a nave galleggiante; l'assoggettamento della nave ad un programma di sorveglianza approfondita; una visita occasionale a Ravenna nell'aprile 1997 da cui risultavano riparazioni alla cisterna n. 2 destra e sinistra e rilevazione degli spessori e una visita ordinaria a Civitavecchia nel giugno 1997.

A seguito della visita il giudizio tecnico incaricato dal R.I.Na. è stato quello di subordinare l'assunzione in classe della nave all'esecuzione di lavori e previa effettuazione di ulteriori visite. Nel giugno 1998 la società Panship ha inoltrato richiesta per la visita di prima classifica e il R.I.Na. ha avviato con il *Bureau Veritas* la procedura *standard* prevista dall'Associazione internazionale delle società di classificazione per il trasferimento di classe.

Detta procedura prevede che il registro di classifica di provenienza (quindi nel caso il *Bureau Veritas*) invii al registro che deve assumere in classe la nave (nel caso il R.I.Na.) informazioni aggiornate sulle eventuali prescrizioni a carico della nave, nonché lo stato aggiornato delle visite effettuate.

Dalla documentazione trasmessa dal *Bureau Veritas* non risulta alcuna segnalazione particolare, salvo una prescrizione per un danno all'elica. Sulla base di tale documentazione, pertanto, non risultano rispondenti al vero le affermazioni secondo cui «...gli ispettori della società francese avevano già nel 1998 giudicato la petroliera del tutto inadatta alla navigazione», donde il suo passaggio dal *Bureau Veritas* al R.I.Na..

Dopo gli accertamenti, il R.I.Na. ha inviato al proprio ufficio di Ravenna istruzioni per la visita di prima classifica da effettuarsi con criterio di visita speciale, richiamando l'attenzione sul rapporto delle condizioni generali in precedenza citato.

La visita e i lavori indicati dal tecnico del R.I.Na. risultano effettuati nel cantiere Adriatic Shipping di Bijela (Montenegro) tra il 18 giugno e il 15 agosto 1998. I lavori hanno comportato il rinnovo di 100 tonnellate di lamiere sul ponte di coperta, metà dei longitudinali e alcune parti degli anelli rinforzati delle cisterne laterali n. 2 destra e sinistra, parti della paratia trasversale di poppa della cisterna laterale n. 2 destra, parte del fasciame e alcuni rinforzi della paratia di collisione.

Dopo le verifiche effettuate dagli uffici tecnici centrali del R.I.Na. sulla documentazione relativa alla nave, il R.I.Na. ha emesso il certificato di classe quinquennale e i certificati statuali per conto di Malta, nonché la documentazione per nave in programma di sorveglianza approfondita (ESP).

La nave è stata poi sottoposta ad una visita ordinaria per scafo e macchine, prevista entro un anno dal rilascio del certificato di classe, visita iniziata durante una sosta per operazioni commerciali a Genova, il 16 e

17 agosto 1999, e proseguita ad Augusta tra il 22 e il 24 novembre, entro il previsto trimestre di tolleranza.

Al termine della visita il tecnico ha emesso una prescrizione di riparazione del gavone prodiero, da effettuare entro il gennaio 2000, e una prescrizione di controllo degli spessori dei correnti longitudinali del ponte di coperta, da effettuare in occasione dell'ingresso delle navi in cantiere per la riparazione.

Nel corso del 1999 la nave «Erika» è stata inoltre assoggettata ad un controllo detto *Port State Control* (PSC), ai sensi della direttiva 21/95/CE, nel porto di Porto Torres, l'8 maggio 1999, da parte dell'amministrazione italiana; in tale occasione non sono state riscontrate deficienze.

Il 12 novembre 1999 un nuovo controllo di PSC, avvenuto nel porto russo di Novorossijsk, che ha riscontrato deficienze circa le marche di bordo libero, le scale di immersione, i salvagenti e l'equipaggiamento antincendio.

Dalla lettura del rapporto dell'Ufficio per le indagini sugli incidenti marini, Bea-mer, non si rilevano conclusioni, né potrebbero rilevarsi, atteso che il rapporto è definito provvisorio, in ordine alla responsabilità dell'incidente e quindi dell'inquinamento (in questo caso è attribuita al R.I.Na. tale responsabilità).

Obiettivo dichiarato del documento, infatti, non è quello dell'accertamento di responsabilità, ma di esaminare le possibili cause dell'incidente, per trarne indicazioni a fini di prevenzione.

Nel rapporto sono posti interrogativi su numerosi aspetti della vicenda, di rilevanza tecnica e di natura giuridica, che investono la conduzione della nave, il funzionamento della cellula di crisi, le certificazioni rilasciate alla nave, le ispezioni effettuate nell'ambito PSC, e sono formulate alcune raccomandazioni, anche immediate.

Allo stato attuale è ancora prematuro trarre definitive conclusioni circa la dinamica, le cause e le concause, nonché le responsabilità connesse con l'affondamento della motonave Erika, in considerazione del fatto che le stesse sono oggetto di specifici procedimenti accertativi tuttora in corso.

In particolare, risultano pendenti procedimenti giudiziari presso il tribunale penale di Parigi, il quale ha provveduto, tra l'altro, a sentire in Italia – per rogatoria come persone informate dei fatti – dirigenti e tecnici R.I.Na., rappresentanti della Panship (a Ravenna) e dell'armatore Tevere Shipping (a Napoli), presso il tribunale di commercio di Dankerque, procedimento avviato dai soggetti interessati al carico e un accertamento tecnico davanti alla Corte di Les Sables d'Olonne avviato dal Consiglio generale della Vandea e da altre comunità locali per accertare le cause dell'affondamento, nonché la natura e l'entità del danno ambientale provocato dall'inquinamento.

Qui vi sono alcuni elementi di risposta che riguardano in particolare l'interrogazione del senatore Athos De Luca. La direttiva 94/57/CE, recepita dall'ordinamento italiano con il decreto legislativo n. 314 del 1998,

consente agli Stati membri di autorizzare gli organismi di classifica che rispondono ai requisiti individuati nella stessa direttiva a rilasciare per proprio conto determinate certificazioni di sicurezza, ovvero di affidare agli stessi organismi compiti di controllo tecnico finalizzati al rilascio delle predette certificazioni.

Nell'ambito della direttiva 94/57 sono previsti i controlli – cui si riferisce il senatore De Luca – sugli organismi di classifica riconosciuti da ciascuno Stato membro. La Commissione europea vigila a sua volta sugli organismi riconosciuti dagli Stati membri.

L'*audit* effettuato dagli esperti incaricati dalla Commissione europea presso il R.I.Na. dal 28 febbraio al 3 marzo scorso, programmato sin dallo scorso anno, rientra tra i rituali controlli svolti nei confronti degli organismi di classifica notificati dagli Stati membri e non è da porre, in alcun caso, in relazione con i tragici avvenimenti della motonave «Erika». L'esito dell'*audit*, cui hanno partecipato anche rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, sarà riportato in un rapporto alla Commissione, così come previsto dalla direttiva, e poi trasmesso all'amministrazione italiana e all'organismo verificato.

Nel caso di specie, peraltro, i certificati sono stati rilasciati dal R.I.Na. nell'interesse dello Stato maltese, di cui la nave «Erika» batteva bandiera, sulla base di una convenzione stipulata tra l'organismo medesimo e il Governo maltese. Altri registri hanno analoghi rapporti convenzionali con Paesi privi di un proprio registro di classifica; anche il *Bureau Veritas* opera per conto del Governo maltese, tant'è che la nave «Erika» è passata dal *Bureau Veritas* al R.I.Na. senza cambiamento di bandiera.

L'affondamento dell'«Erika» e l'emozione suscitata nell'opinione pubblica hanno indotto anche l'amministrazione italiana a procedere tempestivamente ad una verifica straordinaria delle procedure attuate dal Registro Italiano Navale presso il quale la totalità del naviglio di bandiera italiana è classificato.

Da detta analisi non sono emerse deficienze tali da comportare iniziative nei confronti dell'organismo. È risultata peraltro la necessità di migliorare i rapporti tra sede centrale e uffici periferici, anche per una migliore qualificazione, supervisione, supporto e monitoraggio delle attività di questi ultimi.

Al riguardo, non può non evidenziarsi che il mutamento del quadro legislativo conseguente al recepimento della direttiva 94/57, che ha abolito il monopolio del Registro Italiano Navale per la classificazione delle navi di bandiera italiana ha reso necessario il riordino del Registro stesso per renderlo idoneo a confrontarsi con gli altri istituti stranieri in regime di libero mercato. L'operazione ha richiesto e sta ancora richiedendo interventi radicali, sia sotto l'aspetto istituzional-societario che organizzativo.

La lunga tradizione di competenza e di professionalità che sempre ha contraddistinto il Registro Italiano Navale deve confrontarsi con il rinnovato quadro normativo e tecnico e soprattutto con la competizione con gli altri organismi di classifica, voluta proprio dalla Comunità europea.

Un capitolo a parte rappresentano invece i problemi della sicurezza e i provvedimenti che il Governo ha messo o intende mettere in pratica.

I problemi di sicurezza delle navi, del traffico marittimo e quelli conseguenti di tutela dell'ambiente marino hanno sempre costituito oggetto di disciplina da parte delle competenti organizzazioni internazionali e, a livello regionale, della Commissione europea.

Ai lavori svolti in dette sedi internazionali il Governo ha sempre partecipato attivamente. A seguito dell'incidente occorso alla motonave «Erika» il dibattito sull'argomento si è ancor di più attualizzato. Il 2 marzo scorso si è tenuta a Bruxelles una riunione ad alto livello per la sicurezza delle petroliere nel cui ambito la Commissione europea, senza interloquire sulle cause che possono aver determinato il naufragio e in attesa dei risultati delle inchieste in corso, ha presentato un documento sul quale ha chiesto il parere degli Stati membri in vista della definizione di una propria comunicazione da sottoporre al Consiglio dei ministri dei trasporti, previsto per il prossimo 28 marzo, riservandosi in una seconda fase di proporre ulteriori misure, tra cui la costituzione di un'Agenzia comunitaria di sorveglianza.

Le proposte formulate nel documento citato vertono sui seguenti punti. In primo luogo, il potenziamento dei meccanismi previsti dalla direttiva 95/21 della Commissione europea sul controllo delle navi da parte dello Stato di qualsiasi porto di approdo dell'Unione europea, attraverso un'individuazione più stringente degli obiettivi prioritari, l'estensione delle procedure d'ispezione dettagliata, nonché una maggiore diffusione delle informazioni. In tale quadro è stata sottolineata l'importanza di assicurare a livello nazionale l'effettiva applicazione del sistema di controllo che richiede notevoli mezzi e risorse umane.

In secondo luogo, la predisposizione di emendamenti alla direttiva 94/57 della Commissione europea sugli organismi che effettuano le visite e le ispezioni alle navi, mirati al rafforzamento dei requisiti previsti per il loro riconoscimento, a migliorare le procedure per controllare le condizioni e per intensificare i poteri di monitoraggio della Commissione, coadiuvata dagli Stati membri.

Infine, iniziative dirette ad accelerare l'applicazione alla flotta dell'Unione europea della regolamentazione IMO/Marpol per l'uscita dal mercato delle petroliere che non abbiano il doppio scafo (la costruzione delle petroliere a scafo semplice è cessata a decorrere dal 1996). In atto è previsto che le navi a scafo semplice superiori a 20.000 tonnellate possono essere impiegate fino al 2026. La proposta della Commissione è di estendere il divieto alle navi superiori a 600 tonnellate anticipandone l'entrata in vigore al 2010 oppure al 2015, sul modello di quanto disposto dagli Stati Uniti nel 1990. Quanto sopra è motivato anche dalla preoccupazione che le navi rifiutate dagli Stati Uniti d'America possano riversarsi sui mercati europei.

Tutti gli Stati membri, Italia compresa, hanno espresso un generale consenso sull'opportunità di azioni volte a potenziare gli strumenti di controllo e a consentire maggiori *standard* di sicurezza delle petroliere. La

Commissione europea e tutti gli Stati membri, su sollecitazione del segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale ÓNeal, hanno riaffermato la competenza di detto organismo per lo sviluppo di qualsivoglia proposta in materia di *standard* tecnici delle navi, evitando così che una regionalizzazione degli *standard* abbia ad influire negativamente sui traffici marittimi e sulla corretta competizione tra le imprese armatoriali.

In conclusione, tutte le iniziative richiamate dal senatore Athos De Luca sul rinnovo della flotta, sull'obbligatorietà del doppio scafo per le petroliere, su una verifica straordinaria di quelle che attraversano il mare territoriale italiano, sono provvedimenti che rientrano nei compiti di concertazione che l'Unione europea ha assegnato a se stessa e che, quindi, in tale quadro potranno essere presi in considerazione dal Governo italiano.

SARTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARTO. Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento prendendo spunto dalle informazioni e dai proponimenti che il Sottosegretario ha indicato nella parte finale della sua relazione.

A mio giudizio, il programma tracciato nella riunione ad alto livello tenutasi a Bruxelles il 2 marzo conferma la motivazione dei contenuti della mia interrogazione e di quella presentata dal collega De Luca: esiste ancora una gravissima carenza di controlli e mancano convenzioni che prevedano l'effettuazione di verifiche coordinate; quindi, i mari e le coste corrono ancora rischi estremamente gravi.

Il dato che è stato ricordato anche in occasione del disastro della petroliera «Erika» è che dal 1995 ad oggi si sono verificati incidenti che hanno coinvolto circa 1.300 petroliere; sicuramente un ordine di grandezza superiore al migliaio nel mar Mediterraneo.

Anche se l'urgenza di intervenire è riconosciuta dal Governo, si registra un grave ritardo. In tal senso, vorrei dare uno stimolo (non so se definirlo così) al Governo circa l'opportunità di procedere certamente per tappe forzate, tenendo conto degli accordi comunitari e internazionali. Ciò nonostante, sono dell'avviso che il singolo Stato – in una situazione di emergenza come quella che stiamo vivendo – dovrebbe avere la possibilità di intraprendere indipendentemente proprie iniziative.

In proposito riferisco un esempio dell'assoluta necessità dell'iniziativa autonoma degli Stati a fini di prevenzione e quindi per la loro sicurezza ambientale.

In un'interrogazione, che ho presentato successivamente a quella oggi al nostro esame, richiamo l'attenzione sul fatto che la petroliera «Erika» è transitata anche per la laguna di Venezia. Come è noto, tutte le leggi speciali che riguardano Venezia prescrivono l'estromissione dalle sue acque del traffico petrolifero. Tuttavia, proprio in quella città, i controlli sulle navi che arrivano in porto sono effettuati con notevoli difficoltà, stante so-

prattutto la carenza di personale della Capitaneria di porto. In tal senso, sarebbe opportuno potenziare, immediatamente, tutti i controlli da effettuare nei porti previsti dalla Raccomandazione del Consiglio del 1978 (Parigi).

Come sappiamo, l'incidentalità e il rischio sono ora aggravati da problemi di bandiere di comodo, che creano non solo una rilevante pericolosità sul versante sicurezza, ma anche (e vorrei ricordarlo) condizioni, che definirei gravissime e selvagge, per i marittimi.

Spesso nei nostri porti armatori senza scrupoli abbandonano le proprie navi in modo interessato e certamente non legalmente accettabile.

Vi sono convenzioni sul *welfare* di questi marittimi, e proprio per far fronte a situazioni di questo tipo, che il nostro Paese deve ancora firmare.

Il campo d'intervento mi sembra quindi molto ampio e l'urgenza dell'intervento stesso è davvero pressante.

Il disastro provocato da questo e da altri incidenti credo non richieda ulteriori commenti. Tale disastro, che costituisce la premessa stessa dell'interrogazione, rispetto alle prime valutazioni è stato verificato essere forse ancor più grave, anche per problemi riguardanti il tipo di prodotto trasportato e la sua pericolosità non solo a livello ecologico. (*Richiami del Presidente*).

Concludo, signor Presidente. Mi sembra allora che le numerose informazioni fornite anche rispetto alle verifiche del Registro Navale Italiano, eccetera, facciano emergere l'esigenza di ulteriori interventi per giungere ad una soluzione del problema, perché è un dato di fatto che la nave si è spezzata, che c'è stato un cedimento strutturale e la somma delle verifiche citate, pur con alcune riparazioni che, se non sbaglio, erano anche di tipo strutturale, non è stata in grado di prevenire il disastro. Ciò vuol dire che anche il nostro Registro Navale dev'essere adeguato, in modo che il monitoraggio arrivi davvero ad accertare la presenza o meno delle condizioni di sicurezza. Così come per gli edifici – ed è un problema che il nostro e altri Paesi tuttora hanno – anche per le navi i passaggi da affrontare per migliorare la situazione sono molto impegnativi.

DE LUCA Athos. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE LUCA Athos. Signor Sottosegretario, mi dichiaro parzialmente soddisfatto perché ritengo che l'Italia, avendo 8.000 chilometri di coste al centro del mar Mediterraneo, debba essere la punta di diamante, particolarmente a livello europeo, fra i Paesi che svolgono un'azione di prevenzione di questi fenomeni.

I dati statistici sono clamorosi: in tutti i disastri che riguardano petroliere sono coinvolte le vecchie carrette della *lobby* degli armatori, che vanno per mare sfruttate fino all'ultimo per interessi speculativi enormi.

Perché il caso della «Erika» è emblematico? Perché questa era la tipica vecchia carretta: costruita prima dell'emanazione delle nuove norme, non rispettava le garanzie di sicurezza; era stata modificata due volte e era stata rattoppata nei cantieri del Montenegro; nonostante ciò girava per il mondo, andando a fare i controlli laddove pensava che questi fossero più «facili».

Questa situazione deve far sì che l'Italia si attrezzi, perché immaginate cosa accadrebbe se anziché in Atlantico, dove avvengono molti di questi incidenti, un incidente analogo si verificasse nel Mediterraneo: sarebbe un disastro ecologico ancor più grande, in un mare chiuso antropizzato, con tutti i problemi che già abbiamo.

Noi dobbiamo anche puntare – e proprio ieri da Legambiente è stata avanzata una denuncia alla quale hanno partecipato anche rappresentanti del Governo – ad un aggiornamento della normativa internazionale sul danno ambientale. Non è possibile che oggi chi ruba la classica mela al mercato, colto in flagranza, vada in galera, laddove non esistono sanzioni adeguate per chi causa danni ambientali per miliardi, anche considerato che alcuni danni sono irreparabili, nel senso che parte delle coste del nostro o di altri Paesi dopo questi incidenti non sarà più quella di una volta.

Si tratta quindi di danni a beni indivisibili dello Stato e della comunità internazionale dovuti alla negligenza, alle connivenze, agli interessi di una *lobby* di armatori che trova compiacenze anche in taluni settori degli organi di controllo, il che consente di andare per mare con questi mezzi.

Negli anni '50, sulle nostre spiagge trovavamo il catrame; è un fenomeno che credo abbiamo vissuto tutti. A quel tempo ero ragazzino e pensavo che il catrame fosse un fatto normale, mentre era frutto del selvaggio lavaggio delle cisterne delle petroliere che per anni ha inquinato il nostro ambiente naturale.

Sono stati posti in essere molti interventi, ma oggi dobbiamo fare di più; parliamo di rottamazione con riferimento al parco auto, che sosteniamo essere obsoleto, ma anche il parco navi, costituito da queste vecchie carrette, lo è.

Dobbiamo sensibilizzare al riguardo l'opinione pubblica ed esercitare pressioni affinché l'Europa sia un'Europa dei diritti dell'ambiente. Ripeto che, per l'Italia, con 8.000 chilometri di coste e con il patrimonio marino che ha, un danno di questo tipo costituirebbe una catastrofe. Ci troveremmo tutti a dover calzare gli stivali e andare a pulire le coste a causa dei signori che hanno costruito le loro fortune su tali trasporti, sfruttando, come giustamente rilevava il collega Sarto, anche gli uomini, dal momento che con queste vecchie carrette spesso ci lascia la pelle anche chi va per mare.

Dobbiamo fare in modo che quando una di queste navi approda in uno dei nostri porti, ricadendo sotto le Forche caudine dei nostri registri navali, sia sottoposta a controlli severissimi; almeno quando capitano sotto le nostre grinfie, dobbiamo esercitare un controllo severo.

Personalmente non ho ancora compreso la vicenda della petroliera «Erika»; quando la nave si è trovata nel porto di Augusta, in Sicilia, si sarebbe potuto bloccarla e disporre controlli più severi, ma ciò non è stato fatto. Naturalmente, mi auguro che il Governo collabori per far piena luce su tale vicenda.

Soprattutto, mi auguro che il Governo promuova iniziative molto forti in questo settore perché sino ad oggi siamo stati fortunati e non si sono verificati episodi così gravi, ma se non vengono presi provvedimenti vi è un forte rischio che si presentino eventi a seguito dei quali magari ci troveremmo qui in Senato a discutere non più in merito a danni verificatisi nell'Atlantico bensì alla distruzione del nostro sistema ambientale ed ecologico, che è anche una nostra risorsa turistica.

Desidero pertanto concludere lanciando un appello al Governo affinché, fintanto che si è in tempo, assuma un'iniziativa forte di prevenzione, dal momento che anche le statistiche confermano che – come nel caso in esame, in cui la nave aveva 25 anni ed era di vecchia tipologia – simili incidenti sono provocati sempre da navi vetuste che dovrebbero essere messe fuori mercato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02952 (già 4-14165) sul porto di Napoli.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'interrogazione presentata dal senatore Lauro riguarda il porto di Napoli. Vorrei premettere che dagli atti dei lavori del nuovo Piano generale dei trasporti, che intendiamo produrre entro il mese di giugno e che, attualmente, è già in fase di elaborazione avanzata, il porto di Napoli figura nella rete dei porti capolinea di servizi di cabotaggio sul versante tirrenico a conferma del ruolo strategico che gli viene riconosciuto.

La mancata attuazione dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 è stata motivata, tra l'altro, già con una nota, del 17 maggio 1999, a firma del Ministro *pro tempore* dei trasporti e della navigazione indirizzata alle Commissioni parlamentari competenti. In essa si esponevano le ragioni di opportunità che consigliavano, all'epoca dei fatti, nelle more della definizione del già citato Piano generale dei trasporti, come si legge nella nota medesima, «di evitare il perfezionamento di un atto che avrebbe potuto risultare non perfettamente coerente con le linee di sviluppo strategico del settore trasportistico di cui i porti rappresentano un elemento determinante».

Adesso siamo in una fase sicuramente più avanzata. Speriamo di completare i lavori e di portare i risultati alla valutazione delle Commissioni competenti del Parlamento entro il mese di giugno.

In attesa della revisione dei criteri di classificazione dei porti, comunque, l'amministrazione ha avviato una serie di iniziative per la realizza-

zione di infrastrutture per dare al porto di Napoli, che è uno dei principali scali mediterranei per traffici commerciali e passeggeri, capacità tecnologiche e tipologiche adeguate all'evoluzione dei traffici. Infatti, dai dati forniti dall'Autorità portuale e anche dalle associazioni di categoria, nel 1997 la quantità di merci movimentata ha superato i 13 milioni di tonnellate e il traffico crocieristico è aumentato del 30 per cento rispetto all'anno precedente. Anche il traffico dei *container* ha registrato un grande sviluppo, sfiorando i 300.000 teus nel 1997, con un incremento del 22 per cento, rappresentando così uno dei settori più qualificanti dell'economia portuale partenopea.

Nel porto sono presenti numerosi *terminal* specializzati e un sistema di imprese in grado di fornire un'ampia gamma di servizi alle navi in sosta (bunkeraggio, forniture di bordo, riparazioni navali). L'area si estende su una superficie di 1.336.000 metri quadri, conta oltre 70 ormeggi per oltre 11 chilometri di banchina, ha fondali che arrivano fino a 15 metri di profondità. Il settore commerciale comprende rinfuse solide, liquide, *container* e merci varie. Si sottolinea, in particolare, l'esistenza di terminali per legnami e cellulose, per prodotti cerealicoli, per il traffico di petroli (quasi 4,5 milioni di tonnellate di oli minerali raffinati sbarcati nel 1997) e per i *container*.

Le grandi navi da crociera attraccano al molo Angioino dove sorge la stazione marittima in parte privatizzata, destinata ad essere trasformata in un moderno *terminal* passeggeri dotato di negozi, uffici di informazioni, ristoranti, otto passerelle mobili, con ampi saloni per la ricettività e il controllo dei passeggeri in arrivo e in partenza, per uno sviluppo complessivo di oltre 1.000 metri quadrati.

Allo sviluppo dell'attività crocieristica contribuisce la posizione dello scalo passeggeri, situato nel cuore della città, dove la rete di trasporto pubblico potrebbe consentire agevolmente il raggiungimento di qualunque punto della città e del suo *hinterland*.

Le opere che saranno realizzate con gli stanziamenti di cui alla legge n. 413 del 1998, pari a 97,55 miliardi di lire, sono finalizzate a migliorare ed elevare qualitativamente il livello dell'offerta nei settori trainanti del porto. Tali settori sostanzialmente sono tre.

Il primo settore è quello del traffico commerciale, con il potenziamento delle merci ma soprattutto lo sviluppo del traffico dei contenitori per poter assumere un ruolo rilevante fra i porti misti dell'Italia centro-meridionale, tipizzato per le sue caratteristiche da una polifunzionalità selettiva che affianchi al traffico intermodale lo sviluppo dei settori commerciali già consolidati, ma anche dal traffico ro-ro ed altri di nicchia, a seconda della richiesta del mercato.

Il secondo settore è quello del traffico passeggeri, con attenzione sia al segmento crocieristico, oggettivamente in crescente espansione, ma anche al settore del cabotaggio, in sinergia con il rilancio del turismo in tutta l'area campana.

Il terzo settore riguarda la cantieristica e le riparazioni navali. Con l'esaurimento di fatto dell'attività riferita alle nuove costruzioni, l'obiettivo strategico dovrebbe indirizzarsi a restituire un ruolo di riferimento per tutto il Mediterraneo nello specifico settore delle riparazioni navali.

I progetti sono volti, in particolare: ad aumentare in maniera considerevole gli spazi destinati al traffico commerciale costituendo un primo nucleo attrezzato della nuova area terminalistica, che consentirà anche l'ormeggio di navi porta-contenitori di nuova generazione da 6.000 teus; ad un ulteriore sviluppo del traffico crocieristico anche con moli dedicati per rendere più funzionali le aree adibite al traffico passeggeri, in particolare per le direttrici del Golfo, rendendo operativo un *terminal* per il cabotaggio che, a regime, potrà ospitare traghetti veloci della nuova generazione e anche navi da crociera, favorendo sia il traffico nazionale che internazionale; infine, al riassetto e alla razionalizzazione della cantieristica, orientandola soprattutto verso le riparazioni navali.

Fra i programmi è prevista anche la creazione di una zona franca. Al riguardo, si fa presente che il Ministero delle finanze, cui spetta emanare il decreto interministeriale di delimitazione, di concerto con la nostra Amministrazione e con quelle dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e artigianato e del commercio con l'estero, riferisce che a tutt'oggi non risulta pervenuta l'iniziativa che la legge pone a carico del consorzio autonomo del porto di Napoli.

Infine, in merito all'*iter* approvativo dei disegni di legge citati nell'interrogazione, si fa presente che il disegno di legge n. 2983 è stato approvato definitivamente, in data 27 febbraio 1998, con il nuovo titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione», mentre il disegno di legge n. 3523 è stato approvato definitivamente, in data 12 novembre 1999, con il titolo: «Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore».

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, la legge n. 84 del 1994, nota come riordino della legislazione in materia portuale, non è riuscita a definire in modo compiuto i criteri di ordine generale, né tanto meno i contenuti di ordine specifico, attorno ai quali reimpostare la politica portuale nazionale.

Tale legge, a distanza di sei anni dalla data di promulgazione, appare sempre più sintesi di letture episodiche e frammentarie, estranee a qualsiasi visione strategica, in un'ottica quindi meramente velleitaria, ristretta e discontinua, protesa a soddisfare singoli bisogni emergenti piuttosto che a perseguire obiettivi di ampio respiro su scala generale.

L'indirizzo riformista – tale era l'aspettativa – è da considerarsi completamente disatteso, così come l'obiettivo di conferire razionalità agli assetti portuali in un contesto fortemente collegato e armonicamente integrato con il piano regionale e con il Piano nazionale dei trasporti.

La cogenza alla privatizzazione non risulta di per sé cardine portante né momento innovativo, semmai tardivo e disarticolato adeguamento nei confronti di importanti percorsi individuali già intervenuti: del tutto ignorata la metodologia programmatica, ignorati i presupposti del decentramento, neppure un accenno al concetto di logistica. L'impianto di supporto è sintesi maldestra di vecchi contenuti, protesi a premiare in via esclusiva effimeri interessi geopolitici e tutto affatto principi di seria progettualità.

L'istituzione di venti autorità portuali, destinate ad aumentare nel tempo, conferma di per sé la fragilità del citato impianto e l'erroneità del presupposto che vuole conferire medesimo peso e dignità a comparti portuali del tutto dissimili tra loro per rilevanza geografica, dimensionale, commerciale e tecnologica.

La metodologia seguita nell'assegnazione di finanziamenti pubblici ne è la riprova inconfutabile: nessun criterio che individui valenze e priorità, quanto piuttosto un'inutile e dannosa polverizzazione di risorse che recherà serio pregiudizio alla capacità, soprattutto dei porti primari, di reggere con efficacia il serrato confronto concorrenziale in atto.

L'Europa sostiene: «Chi usa paga» e «Chi inquina paga» (mi riferisco con ciò anche alla questione affrontata precedentemente); la missione affidata alle autorità portuali, classificata dal disposto di legge, riconduce il criterio della gestione del territorio demaniale a funzione meramente complementare, mentre i ripetuti tentativi normativi d'ordine modificativo-integrativo hanno lasciato irrisolte le problematiche relative all'organizzazione del lavoro, alla contrattualistica di riferimento, ai profili della formazione e della sicurezza, per motivazioni tutt'affatto tecniche, affidando la gestione alle compagnie portuali, così riproducendo scenari rafforzativi della pensione a monopolizzare il lavoro portuale.

Si ha motivo di ritenere che il compito istituzionale di governare formazione e sicurezza deve essere demandato alle autorità portuali, ma non si possono trascurare ulteriori implementazioni, quali ad esempio quella relativa alla sicurezza in mare.

Signor Sottosegretario, siamo rimasti estremamente sorpresi dalla risposta fornita dal Governo alle precedenti interrogazioni: cosa c'entra l'Italia? Un mio esimio collega direbbe: «Che c'azzecca l'Italia?». Stavamo parlando di una nave non italiana, che non ha toccato porti italiani; cosa c'entra allora il nostro Governo? Grosse responsabilità ha, invece, il Governo francese per la speculazione che sta facendo della situazione, che dovrebbe essere garantita dal Governo italiano a difesa di persone che managerialmente hanno la capacità di intervenire.

Signor Sottosegretario, non dica che il Governo sta lavorando: non sta facendo niente! Siamo stati costretti ad esaminare il disegno di legge

sulla *par condicio* giorno e notte, mentre restano insoluti i problemi concernenti la sicurezza; l'ultimo avvenimento accaduto nel mar Adriatico è responsabilità esclusiva del Governo, che non ha attuato le competenze internazionali ed europee. Il disegno di legge presentato dal ministro Burlando è ancora fermo in quest'Assemblea, che invece è stata fatta lavorare giorno e notte per approvare la legge sulla *par condicio*, per la maggioranza e per il Governo di questo Paese.

Lasciamo stare, poi, la situazione della sicurezza di chi lavora sulle navi battenti bandiera italiana; piuttosto, ci si dovrebbe chiedere perché molti armatori italiani vanno all'estero e perché il Governo non li mette in condizioni di lavorare in Italia; questo sarebbe un quesito da risolvere.

In merito alla filosofia che ha animato la mia interrogazione, non mi sento soddisfatto perché avevo rivolto una richiesta molto semplice: Napoli ha una posizione strategica nel mar Mediterraneo, eppure non viene riconosciuta né viene risolto il problema relativo alla zona franca.

Il ministro Visco oggi ci ha comunicato nientemeno che il Consorzio del porto di Napoli non ha mai richiesto un'iniziativa in tal senso: ma vi sono le autorità portuali! Come può avanzare questa richiesta il Consorzio del porto di Napoli che è chiuso da dieci anni? Il ministro Visco deve fare bene il suo lavoro e se questa è la risposta del Governo, significa che è incapace di farlo.

È inutile che restiamo fermi alla legge n. 84 del 1994 se questa non viene attuata: abbiate il coraggio di cambiarla e se dichiarate che non funziona, modificatela.

Signor Presidente, per tutte le questioni indicate ritengo di non poter accettare con soddisfazione la risposta del Sottosegretario.

Signor Presidente, concludo con una chicca, ossia con un accenno ai porti turistici: a Napoli è dovuta intervenire la magistratura proprio per la mancanza di chiarezza delle leggi fatte e portate avanti dal Governo D'Alema.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza.

LAURO, *f.f. segretario, dà annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.*

**Ordine del giorno
per le sedute di martedì 28 marzo 2000**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 28 marzo 2000, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10,30

Discussione, ai sensi dell'articolo 53, comma 3, del Regolamento, dei disegni di legge:

1. LASAGNA ed altri. – Norme concernenti la qualità delle acque destinate al consumo umano (2990) (*Relazione orale*).

2. LA LOGGIA ed altri. – Norme in materia di utilizzo delle autovetture di Stato (4095).

ALLE ORE 16,30

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Modifica della disciplina della protezione e del trattamento sanzionatorio di coloro che collaborano con la giustizia (2207).

– VEGAS ed altri. – Norme in materia di assistenza di coloro che collaborano con la giustizia (1927).

– LISI. – Modifiche alle norme relative ai soggetti che collaborano con la giustizia (1976).

– CIRAMI ed altri. – Norme a favore di chi si dissocia dalla mafia (2843).

2. Delega al Governo in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, del Corpo forestale dello Stato, del Corpo della Guardia di finanza e della Polizia di Stato. Norme in materia di coordinamento delle Forze di polizia (50-282-358-1181-1386-2793-ter 2958-3060-B) (*Approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Bertoni e Michele De Luca; Cusimano ed altri; Loreto, Firrarello e Ronconi; Palombo; di un disegno di legge risultante dallo stralcio dell'articolo 18 del testo proposto dalle Commissioni 5^a e 6^a riunite per il disegno di legge d'iniziativa governativa; dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Bertoni; Palombo e Pellicini; e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

II. Discussione del disegno di legge:

– Disposizioni in materia di forfetizzazione del compenso agli ufficiali giudiziari (4336-bis) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (*ore 11,02*).

Allegato A

INTERROGAZIONI

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;

(3-03356)
(19 gennaio 2000)

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:

(3-03558)
(Già 4-17935)
(17 marzo 2000)

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.

(3-03560)
(Già 4-17792)
(21 marzo 2000)

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;

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.

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

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:

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, si sia verificato 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.

Interrogazioni sull'affondamento della petroliera «Erika»

(3-03338)
(11 gennaio 2000)

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

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;

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.

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

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

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;

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;

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 ha 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

(3-02952)
(Già 4-14165)
(6 luglio 1999)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

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;

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 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.

Allegato B

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

In data 23 marzo 2000, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 5867. – «Disposizioni per l'organizzazione ed il finanziamento della prima Conferenza degli italiani nel mondo» (3848-B) (*Approvato dalla 3^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla 3^a Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

alle Commissioni permanenti riunite 10^a (Industria, commercio, turismo) e 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali):

SEMENZATO. – «Inserimento del cielo stellato nel patrimonio naturale del Paese. Norme per le aree protette in materia di inquinamento luminoso e di istituzione dei punti di osservazione astronomica» (4515), previ pareri della 1^a, della 2^a, della 3^a, della 4^a, della 5^a, della 7^a, della 8^a Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Regioni, trasmissione di relazioni

Il Difensore civico della regione Veneto, con lettera in data 14 marzo 2000, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la relazione sull'attività svolta dallo stesso Ufficio nel corso del 1999 (*Doc. CXXVIII, n. 3/3*).

Detto documento sarà inviato alla 1^a Commissione permanente.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI**(Pervenute dal 16 al 23 marzo 2000)****SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 153**

- BARRILE: sull'introduzione del sistema di rilevamento satellitare «Blue Box» (4-17258) (risp. DE CASTRO, *ministro delle politiche agricole e forestali*)
- BORTOLOTTI: sulla realizzazione di un bacino nautico nel comune di Tezze sul Brenta (Vicenza) (4-14918) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- CADDEO: sull'area marina protetta «Penisola del Sinis -- Isola Mal di Ventre» (4-17286) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- CÒ, GUERZONI: sul progetto di una discarica di tipo 2B da localizzare a Poggio Rusco (Mantova) (4-06801) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- COLLA: sull'inquinamento del torrente Lavino (4-15709) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
sull'inquinamento del torrente Lavino (4-17076) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- DEMASI, COZZOLINO: sulla capitalizzazione degli interessi nei rapporti bancari (4-17317) (risp. AMATO, *ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*)
- DI ORIO: sulla compatibilità delle cariche nell'ambito dell'ente Parco nazionale d'Abruzzo (4-16886) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- DI PIETRO: sulla capitalizzazione degli interessi nei rapporti bancari (4-16475) (risp. AMATO, *ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*)
sulla concessione delle medaglie e della croce di guerra al valor militare (4-17598) (risp. MATTARELLA, *ministro della difesa*)
- LUBRANO di RICCO: sulle procedure autorizzative delle opere nel Parco nazionale del Cilento e del Vallo di Diano (4-13340) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
sulla presenza di materiale inquinante in prossimità del fiume Sabato (4-16889) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- RIGO: sulla capitalizzazione degli interessi nei rapporti bancari (4-14999) (risp. AMATO, *ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*)
- RIZZI: sull'abbattimento di alcuni tigli nel comune di Nova Milanese (4-12681) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
- RUSSO SPENA: sulla discarica di rifiuti in località Difesa Grande nel comune di Ariano Irpino (Avellino) (4-02740) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)
sulla discarica di rifiuti in località Difesa Grande nel comune di Ariano Irpino (Avellino) (4-15322) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)

sul deposito di munizioni di Ghedi (Brescia) (4-18257) (risp. MATTARELLA *ministro della difesa*)

RUSSO SPENA, SEMENZATO: sul commercio di materiali d'armamento (4-18256) (risp. MATTARELLA, *ministro della difesa*)

SEMENZATO: sul piano di lottizzazione nel comune di Caponago (Milano) (4-12960) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)

sui sondaggi per la realizzazione di una nuova struttura per la sede della compagnia dei carabinieri di Velletri (Roma) (4-15070) (risp. MATTARELLA, *ministro della difesa*)

VERALDI: sull'istituzione del Parco nazionale della Sila (4-11788) (risp. RONCHI *ministro dell'ambiente*)

WILDE: sulla riapertura di una cava di ghiaia e sabbia nel comune di Castenedolo (Brescia) (4-07592) (risp. RONCHI, *ministro dell'ambiente*)

Interpellanze

FIGURELLI, PARDINI, DIANA Lorenzo, CALVI, SCIVOLETTO, BARRILE. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Per conoscere:

quali iniziative siano state assunte e quali provvedimenti si intenda adottare per garantire la tutela e il sostegno indispensabili all'impegno con il quale il rettore dell'Università di Messina professor Gaetano Silvestri ha lavorato e lavora per determinare una rottura con il passato e una liberazione dell'ateneo da ogni illegalità, da ogni «comitato d'affari», da ogni infiltrazione della criminalità organizzata, da ogni governo, o meccanismo di formazione delle decisioni, «parallelo» e occulto;

se non si ritengano, in particolare, che la tutela ed il sostegno da garantire all'opera di rinnovamento e di moralizzazione intrapresa dal professor Gaetano Silvestri debbano rispondere al concreto obiettivo di prevenire, e impedire, la reazione e la organizzazione di una controffensiva, delle forze e degli interessi che, dentro e fuori l'ateneo, sono stati colpiti dalle scelte operate dal rettore:

la denuncia che ha rotto l'omertà e l'impunità dominanti sulle degenerazioni e sulle irregolarità della casa dello studente, e le richieste di intervento delle Forze dell'ordine, che hanno portato a scoprirvi financo armi e droga;

gli interventi di tutela dei docenti minacciati in occasione degli esami, il contrasto della manipolazione e dei verbali d'esame e dei libretti universitari, che ha determinato l'apertura di indagini e provvedimenti di ordine amministrativo e penale;

la sospensione di un docente responsabile di concussione;

il monitoraggio degli appalti, l'esclusione dei docenti dalle commissioni di gara, la segnalazione di procedure sospette e di irregolarità, che hanno contribuito a evidenziare e a colpire tentativi di infiltrazione mafiosa;

il regolamento sulla trasparenza e sul procedimento amministrativo e le istruzioni date a tutte le strutture universitarie per organizzare la sistematica e immediata segnalazione di ogni anomalia riscontrabile nella vita quotidiana dell'ateneo;

se la tutela e il sostegno che si ritiene debbano essere assicurati all'opera del rettore non si ritenga che debbano rispondere anche all'obiettivo di prevenire e impedire ogni reazione delle forze e degli interessi connessi alle infiltrazioni e agli insediamenti della 'ndrangheta nell'ateneo e in particolare nel Policlinico messi in evidenza:

1) dalla ordinanza di custodia cautelare del GIP di Milano nei confronti del professor Longo, già arrestato su iniziativa del GIP di Messina, accusato di far parte della cosca di Giuseppe Morabito detto il «Tiradritto» e di aver fatto da ponte, nel Policlinico, per l'organizzazione del traffico di stupefacenti tra Milano e Africo;

2) dalla documentazione contenuta nel procedimento penale n. 14/98 della Direzione distrettuale antimafia di Reggio Calabria sugli interventi sistematici della cosca Morabito sul Policlinico di Messina e in particolare nei confronti di alcuni suoi docenti quali il professor Macaione e il professor Misefari, indagati per concorso in associazione mafiosa e per il *pactum sceleris* relativo al *business* della compravendita degli esami universitari;

quali particolari iniziative, anche ispettive, intendano assumere al fine di sostenere il Senato accademico dell'Università di Messina che:

1) il 17 dicembre 1999 aveva, a proposito dei fatti criminosi accertati alla casa dello studente, approvato l'azione del Rettore ed espresso «il convincimento che l'estirpazione di ogni comportamento dall'interno dell'ateneo, anche di gravità inferiore a quelli assolutamente inauditi accertati in questi giorni nell'ambiente studentesco, costituisce condizione preliminare e irrinunciabile» a che l'Università possa costituire «un essenziale punto di riferimento civile, prima ancora che culturale per la comunità territoriale»;

2) il 21 marzo scorso ha adottato una unanime risoluzione per una «attenta» e «rigorosa» valutazione dei «provvedimenti cautelari facoltativi nei confronti dei docenti coinvolti, a tutela della credibilità dell'Università e a garanzia del corretto e sereno svolgimento delle attività istituzionali» («il fondamento giustificato di eventuali misure disciplinari, cautelari può anche prescindere totalmente dalla considerazione degli aspetti strettamente penalistici, in fatto ed in diritto, delle contestazioni mosse in sede giudiziaria ed essere unicamente collegato con l'accertamento di gravi infrazioni dei doveri di ufficio, nella specie connesse con l'espletamento degli esami di profitto; resta competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria accertare se tali comportamenti possano o meno essere considerati strumentali alla prospettata e devastante ipotesi criminosa di concorso in associazione di tipo mafioso»).

(2-01063)

Interrogazioni

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MANIERI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della giustizia.* – Premesso che una sentenza della Corte di cassazione ha legittimato a condizioni particolari la vendita di oggetti contraffatti o falsificati;

considerato che nel mercato delle cassette e dei CD musicali la contraffazione assume profili propri dei reati di truffa e raggio;

posto che la contraffazione di tali oggetti non può configurarsi come «imitazione di un prodotto» bensì come uso illegittimo del *master* originale messo in circolazione dalle case produttrici;

tenuto conto che il commercio di tali riproduzioni «pirata» costituisce fonte di ricavi illeciti di grandi dimensioni rispetto all'entità pressochè nulla dei relativi costi ed arreca gravissimi danni al settore legittimato alla produzione,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Governo intenda adottare per contrastare il fenomeno della pirateria e della contraffazione nell'ambito musicale, che scoraggia i discografici italiani che operano nella legalità in questo settore già difficile a causa della forte concorrenza internazionale.

(4-18752)

GERMANÀ. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* – Premesso:

che nell'ultimo semestre il costo del carburante (metano e GPL) utilizzato nell'attività florovivaistica è aumentato, per i noti fattori di carattere internazionale, in misura tale da indurre giustificati motivi di preoccupazione;

che tale incremento sta causando, per l'aumento dei costi, un malcontento diffuso;

che tale aumento avrà riflessi negativi sulla produttività dell'intero comparto perchè il carburante rappresenta la voce di costo di maggiore incidenza dell'attività di florovivaismo, compromettendo la gestione economica delle imprese;

che gli effetti dell'aumento del costo del gasolio si ripercuoteranno negativamente sui livelli della remunerazione salariale;

che la riduzione di costo di 20 lire ha avuto effetto trascurabile sull'economia delle imprese,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo, allo scopo di affrontare efficacemente questa sfavorevole congiuntura, non ritenga opportuno proporre un abbattimento del reddito imponibile delle imprese, con una riduzione del reddito di una aliquota fissa.

(4-18753)

PEDRIZZI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della sanità e della giustizia.* – Premesso:

che da notizie assunte si è appreso che il 28 marzo 2000 un ispettore dell'ufficio tecnico del Ministero della sanità effettuerà sopralluoghi nelle strutture sanitarie di Latina, Fondi, Aprilia, Formia e Cori;

che, complessivamente, per il riassetto e il potenziamento delle strutture sanitarie pontine sono stati stanziati cinquanta miliardi di lire, ma solo una parte di essi risulta essere stata investita;

che le difficoltà maggiori si registrano in questo momento per l'eliporto di Ventotene, opera per la quale è stata rinviata la gara d'appalto, per il completamento dell'ospedale di Fondi e il potenziamento di quello di Cori;

che anche nel comune di Aprilia sono state eseguite fino ad oggi soltanto le opere preliminari del cantiere per il poliambulatorio da parte della ditta vincitrice dell'appalto;

che la restante parte dei lavori relativi al poliambulatorio di Aprilia è bloccata, nonostante questa *tranche* del progetto fosse una delle più importanti e avesse l'obiettivo di dotare la seconda città della provincia di un'assistenza sanitaria adeguata al numero dei residenti e alle esigenze del territorio,

che analoghi ritardi si registrano nel completamento del reparto di ostetricia e ginecologia dell'ospedale «Goretti» e nell'adeguamento dell'impianto elettrico dello stesso;

che per l'ospedale di Formia – dove sono stati completati i lavori nelle sale operatorie e in alcuni reparti, ma sono state apportate modifiche al resto del piano di riassetto – si attende l'approvazione della variante al progetto,

che relativamente all'ospedale «Dono Svizzero», nonostante l'aggiudicazione dell'appalto sia avvenuta, non si è ancora dato inizio all'esecuzione dei lavori;

che, da quanto suesposto, si rileva che le strutture oggetto dei sopralluoghi presentano caratteristiche differenziate, comprendendo opere di ristrutturazione su complessi obsoleti o su ospedali che, seppur vetusti, sono ancora in attività, e interventi di completamento su presidi sanitari, iniziati negli anni 1960-1970 e restati incompiuti;

che nel corso della deliberazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul sistema sanitario del 28 gennaio 2000, in riferimento ai lavori delle strutture ospedaliere della provincia di Latina sopracitate, è stato registrato che persino i termini della consegna (cioè della conclusione dei lavori) si riferiscono, nella quasi totalità, ai lavori edili; la situazione è da considerarsi ancor più grave tenuto conto della necessità di un ulteriore periodo di tempo per la sistemazione delle attrezzature e degli arredi e tenuto altresì conto della circostanza che in talune situazioni i finanziamenti al momento disponibili non consentono il completamento definitivo, sicché lo stato di struttura incompiuta verosimilmente si protrarrà per altri anni;

che in alcuni casi (Fondi, Terracina) è stato rilevato che il ritardo tra progettazione, esecuzione e attivazione ha comportato che le previsioni originali fossero, per le mutate esigenze sanitarie, profondamente difformi dalle attuali necessità; ciò ha generato in molti casi sovradimensionamento delle strutture medesime o addirittura opere al momento inutili;

che una riflessione a parte va esposta sull'ospedale di Fondi in quanto la vicenda della sua edificazione, giunta quasi alla fine, è emblematica come modello delle storie di altre numerose opere sanitarie, sparse nella penisola, iniziate negli anni 1960 e protrattesi per decenni;

che ripercorrendo la storia della sua edificazione emergono elementi del meccanismo perverso che ha dilatato tempi e costi consegnando, dopo decenni, opere peraltro spesso inadeguate alle reali esigenze;

che a tal uopo sono stati particolarmente evidenziati il protrarsi dei tempi, l'aumento dei costi, i finanziamenti, il fermo cantiere, le revisioni progettuali, i nuovi riferimenti normativi in materia di edilizia ed impiantistica, le frequenti variazioni degli assetti dirigenziali e territoriali degli organi sanitari locali, le modificazioni dei quadri economici;

che tale meccanismo, autolimitandosi, ha prodotto periodi decennali di inattività nella costruzione degli edifici,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri interrogati siano al corrente della situazione esposta in premessa;

in caso affermativo, per quali motivi non siano stati assunti provvedimenti in merito;

quali urgenti iniziative s'intenda assumere;

se non si ritenga di dover accertare eventuali responsabilità della ASL di Latina per il protrarsi, ormai da anni dei tempi di inattività nella realizzazione delle opere;

se, in merito a quanto esposto, risultino avviate azioni giudiziarie.

(4-18754)

RIPAMONTI. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che la maggioranza del consiglio comunale di Prata Campportaccio (Sondrio) ha approvato con deliberazione n. 63 del 7 ottobre 1999 la «Adozione di variante urbanistica ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera B, della legge regionale n. 23 del 1997», approvando di fatto il progetto dei lavori di costruzione dell'impianto idroelettrico sul torrente Schiesone, commissionato dalla PIDE-ARIST srl di Orio al Serio (Bergamo);

che la regione Lombardia ha approvato il medesimo progetto con deliberazione della giunta regionale n. 60763 del 1° agosto 1997, dichiarando l'opera di pubblica utilità, e ciò malgrado il diniego iniziale espresso nel 1994 dal comune di Prata Campportaccio;

che quanto sopra espresso lederebbe il diritto all'autonomia dell'ente locale e quindi della comunità rappresentata, sancita dalla legge n. 142 del 1990, articolo 2, commi 1 e 2, e sue modifiche ai sensi della legge n. 265 del 1999, e nella fattispecie risulterebbero lesi la finalità statutaria di tutela delle risorse naturali ed ambientali del territorio di com-

petenza nonché i principi contenuti nell'articolo 1, commi 2 e 3, della legge n. 36 del 1994;

che gli abitanti di Prata Camportaccio hanno presentato in data 10 gennaio 2000 una petizione contenente l'opposizione al progetto di cui in premessa e tale atto è stato oggetto di un incontro pubblico con l'amministrazione comunale realizzatosi in data 4 febbraio 2000;

considerato:

che l'area interessata alla realizzazione dell'opera di presa (località Camoscera) è notoriamente soggetta ad alto rischio idro-geologico e la legge regionale n. 23 del 1997 prevede non siano possibili le varianti di piano regolatore generale quando sussistano tali rischi e le esondazioni anche recenti del torrente Schiesone dimostrerebbero tali pericoli che sono anche esplicitati nelle considerazioni di ordine geologico inserite nella relazione geologica accompagnatoria del progetto;

che la prevista portata media derivabile, pur con la garanzia del minimo deflusso vitale e con la restituzione dell'acqua, dopo il passaggio nelle turbine, alla confluenza del torrente Schiesone con il fiume Mera, metterebbe in secca per gran parte dell'anno i restanti due chilometri di alveo del torrente;

che la fauna ittica ed interi micro-ecosistemi verrebbero distrutti totalmente e la continuità delle catene alimentari riconducibili all'ambiente acquatico dello Schiesone verrebbe compromessa;

che la rete di ruscelli e derivazioni naturali, di antica origine, che nasce dal torrente non verrebbe più alimentata e le poche aree agricole rimaste ed ancora coltivate a prato (come Berzo) non beneficerebbero più del necessario supporto idrico;

che una delle più suggestive zone di fondovalle dal punto di vista naturalistico e di richiamo per i residenti di Prata verrebbe impoverita e sottratta all'uso rispettoso e pulito che bambini, adolescenti ed adulti ne fanno soprattutto durante la bella stagione,

si chiede di sapere:

se, in base a quanto esposto in premessa ed in relazione ai fatti considerati, si intenda avviare una procedura di sospensione della realizzazione dell'opera;

se si ritenga di dover attivare, con procedura d'urgenza, pur nel rispetto dell'autonomia regionale, una ispezione del Servizio nazionale di valutazione di impatto ambientale.

(4-18755)

CORTELLONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che il 23 luglio 1993 tra Governo e rappresentanti delle parti sociali fu sottoscritto il protocollo denominato «Protocollo sulla politica dei redditi e dell'occupazione, sugli assetti contrattuali, sulla politica del lavoro e sui sostegni al sistema produttivo», nel quale, all'articolo 2, veniva introdotta l'indennità di vacanza contrattuale;

che con missiva in data 30 settembre 1997 le segreterie nazionali del sindacato lavoratori delle poste presentavano formale disdetta del contratto collettivo nazionale di lavoro in scadenza il 31 dicembre 1997, provvedendo successivamente alla presentazione di una prima bozza di un nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro;

che secondo quanto afferma la CISL-segreteria regionale dell'Emilia-Romagna a tutt'oggi le Poste spa, al tavolo di confronto sul rinnovo contrattuale, hanno omesso di indicare le quantità economiche aggiuntive che intendano mettere a disposizione per il rinnovo contrattuale;

che a tutt'oggi risultano pendenti diversi ricorsi giurisdizionali promossi da vari lavoratori al fine di ottenere il riconoscimento dell'indennità di vacanza contrattuale;

che la CISL riferisce che il dottor Micheli, direttore centrale delle risorse umane delle Poste spa, in una comunicazione agli uffici legali regionali in merito ai ricorsi pretorili, scriveva che, poste le condizioni aziendali, si prefigurava un rinnovo economico senza aumenti e di corresponsione di aumenti retributivi che, anche se concessi in via di anticipo provvisorio, nell'ambito del rinnovo contrattuale economico non avrebbero potuto essere accordati «a causa delle sfavorevoli condizioni economiche dell'impresa»;

che, dunque, già allo stato sembra evidente che vi sia la volontà aziendale di non riconoscere gli aumenti previsti dall'accordo del 23 luglio 1993;

che secondo quanto relazionato dalla CISL, sulla base dei dati aziendali, nelle Poste spa nel 1999 i ricavi sono saliti del 6 per cento; la perdita netta è passata da 1,028 a 636 miliardi; il personale operativo al 30 giugno 1999 risulta di 178.343 unità rispetto alle 183.065 del 30 giugno 1998;

che la CISL denuncia un calo reale del potere di acquisto degli stipendi dei postelegrafonici a fronte di un notevole aumento della produttività individuale e collettiva ricavabile dalle cifre sopra riportate,

si chiede di conoscere:

se siano conformi al vero le dichiarazioni che la CISL riconduce al dottor Micheli delle Poste spa e sopra riportate;

quale sia l'orientamento del Governo rispetto al mancato riconoscimento da parte del *management* delle Poste spa della indennità di vacanza contrattuale di cui all'accordo 23 luglio 1993, se il Governo intenda agire affinché detto accordo venga osservato e in caso negativo per quali ragioni.

(4-18756)

Rettifiche

Nel Resoconto sommario e stenografico della 799^a seduta, del 16 marzo 2000, a pagina 23, nell'intervento del senatore Tabladini, alla terz'ultima riga del terzo capoverso, le parole «un po' naΦ» devono leggersi «un po' naïf».