

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

Giovedì 25 ottobre 2001

alle ore 10,30 e 15

56^a e 57^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 18 settembre 2001, n. 347, recante interventi urgenti in materia di spesa sanitaria – *Relatori* FERRARA e SANZARELLO (*Relazione orale*). (633)

II. Seguito della discussione del documento:

GIUNTA PER IL REGOLAMENTO. – Modificazione dell'articolo 5 del Regolamento del Senato (*Votazione a maggioranza assoluta dei componenti del Senato*) – *Relatore* PASTORE. (Doc. II, n. 2)

III. Interpellanza n. 42 dei senatori Servello ed altri sulla Comunità di Ginostra (*testo allegato*).

- IV. Deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del dottor Giuseppe Fronzuti, senatore all'epoca dei fatti (reato di cui all'articolo 595, commi primo e terzo, del codice penale) – Relatore CONSOLO. (Doc. IV-ter, n. 1)**
- V. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su impiego e distribuzione delle Forze di Polizia nel territorio (alle ore 15).**
- VI. Interpellanza n. 57 con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, dei senaotri Manzione ed altri, e interrogazione n. 155, dei senatori Malabarba ed altri, sugli aerei AMX (testi allegati).**

INTERPELLANZA SULLA COMUNITÀ DI GINOSTRA

SERVELLO, NANIA, BATTAGLIA Antonio, BONGIORNO, RAGNO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della salute, dell'ambiente e per la tutela del territorio e per gli affari regionali.* – Premesso che: (2-00042)
(25 settembre 2001)

la Comunità di Ginostra, tipico villaggio eoliano sorto sulle pendici occidentali dello Stromboli, abitato da 800 persone nel primo dopoguerra, ha subito un progressivo calo demografico, fino agli attuali 40 residenti (di cui solo 20 nel periodo invernale), reso inarrestabile dalla perdurante incapacità delle istituzioni di risolvere annosi problemi che si trascinano da decenni;

la frazione, per le sue caratteristiche e per la sua incontaminata bellezza, è diventata un bene monumentale da tutelare e conservare; oggi è già riserva naturale tutta la fascia extraurbana mentre la fascia urbana è vincolata integralmente dal Piano paesistico delle Isole Eolie; inoltre si appresta a diventare riserva marina protetta e fa già parte del patrimonio mondiale dell'UNESCO;

Ginostra è «un'isola nell'isola» in quanto per la particolare natura dei luoghi e per la sua ubicazione fra la «Sciara del Fuoco», a Nord/Nord-Ovest, e i costoni ripidi e franosi a picco sul mare, ad Est/Sud-Est, sono praticamente impossibili collegamenti stabili e sicuri, via terra, con Stromboli;

altrettanto problematici sono pure i collegamenti via mare per la mancanza di un pontile (il cui progetto è oggi – dopo un *iter* durato 22 anni – al Ministero dell'ambiente per la valutazione dell'impatto ambientale) per l'attracco di mezzi di linea che non solo costringe chi vuole arrivare e partire da Ginostra ad affrontare un problematico trasbordo fra nave e/o aliscafo e una piccola imbarcazione che, solo in presenza di favorevoli condizioni meteomarine, fa la spola con lo scalo «Pertuso» (un piccolo anfratto naturale, scavato in tempi remoti nella roccia, ove può entrare una sola barca per volta), ma, soprattutto, comporta continui e talvolta lunghi e drammatici periodi di totale isolamento;

altra gravissima problematica, incredibilmente ancora irrisolta, è l'assurda ed anacronistica mancanza di elettricità; è veramente sconcertante che, dopo la già varcata soglia del terzo millennio, mentre si parla di «turismo spaziale», in un angolo d'Italia, non si riesca a rimuovere pretestuosi e sistematici ostacoli, sempre frapposti, alla fornitura dell'energia elettrica ad un tipico villaggio eoliano (Ginostra), composto da civili abitazioni e non da trogloditiche capanne;

se da un lato non si riescono a superare gli ostacoli alla realizzazione a Ginostra di una centralina fotovoltaica, prevista nell'am-

bito di un progetto di sperimentazione per l'utilizzo di fonti di energie alternative, dall'altro si consente il proliferare di inquinanti e rumorosissimi gruppi elettrogeni (ve ne sono già una ventina in funzione e sono già in arrivo altri 5, di cui uno per far funzionare le pompe dell'acquedotto ed un altro per consentire l'illuminazione notturna della pista eliportuale per le emergenze; in caso contrario le due opere resterebbero incomplete ed inutilizzabili);

la realizzazione di una centralina fotovoltaica eviterebbe la continua installazione di nuovi moduli di pannelli solari (disordinatamente sparsi sui tetti, nei giardini delle abitazioni) ed il conseguente deturpamento di meravigliosi scorci paesistici della frazione di Ginostra; inoltre eliminerebbe gravi rischi, per l'incolumità delle persone, dovuti, oggi, alla presenza, in ciascuna abitazione, di un numero da 4 a 5 di bombole di gas (una ciascuna per cucina, frigo, lampada, stufetta, scaldabagno), nonché di svariati depositi-riserve di bombole, di fusti di combustibile –benzina e nafta – ed altri materiali infiammabili che rendono l'abitato una vera santabarbara;

considerato che:

la tutela dell'ambiente è anche tutela delle persone, delle loro tradizioni, della loro cultura;

i diritti fondamentali sanciti dalla Carta costituzionale, di fronte agli annosi ed irrisolti problemi innanzi rappresentati, si riducono a mere enunciazioni di principi e/o aspirazioni normative impotenti;

la violazione di diritti inalienabili della persona (costituzionalmente garantiti e sovraordinati, nella gerarchia legislativa, ad ogni altra norma prescrittiva di limitazioni e/o divieti) è tale da tradursi, nella immediatezza del rilievo, in notizia di reato, contestualmente perseguibile e sanzionabile;

constatato che:

la creazione di continui e strumentali (alla luce di quanto sopra evidenziato) ostacoli alla soluzione di problemi tanto gravi legittima il timore dell'esistenza di una delittuosa strategia destinata a rendere il posto invivibile, sì da indurre i residui e «resistenti» indigeni ad emigrare altrove, abbandonando il campo a loschi disegni speculativi;

non può essere consentita ad alcuno la pretesa di ridurre in cattività la Comunità dei ginostresi, negando, ad essi, la condizione umana e trasformandoli in una specie animale in via d'estinzione (e, per di più, senza l'attenzione e l'interesse che le Istituzioni, invece, hanno dimostrato, con solerzia legislativa, per i lupi marsicani ed altre specie animali in via d'estinzione);

preso atto che presso i recapiti istituzionali di ogni ordine e grado, fino alla Presidenza della Repubblica, nel corso di tanti anni, si è «stratificata» una vera e propria «bibliografia» di lamentele, richieste, segnalazioni, suppliche, appelli, proposte e denunce, che rendono ridondante ogni ulteriore elencazione delle «cose da fare» (per tutte, si rinvia alle recenti relazioni inoltrate dal Comitato dei ginostresi e dalla Sezione Ginostra-Stromboli di Marevivo, già indirizzate a detti recapiti istituzionali),

gli interpellanti chiedono di conoscere se si intenda accertare le motivazioni delle inerzie risoltesi in danno certo e prolungato per i ginostresi e perseguirne le responsabilità sottese, nonché se si intenda agire autorevolmente e immediatamente affinché detta Comunità non sia costretta, ancora, a subire impunemente ogni tipo di sopruso, ma ottenga il riconoscimento del diritto a condurre una vita civile e dignitosa e, quindi, di continuare ad esistere.

**INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO AI
SENSI DELL'ARTICOLO 156-BIS DEL REGOLAMENTO E
INTERROGAZIONE SUGLI AEREI AMX**

Interpellanza

MANZIONE, BORDON, FILIPPELLI, TOIA, BEDIN, COLETTI, CAVALLARO, COVIELLO, VERALDI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, degli affari esteri e della giustizia.* – Premesso che:

(2-00057 p.a.)
(16 ottobre 2001)

l'aereo AMX (un caccia multiruolo specializzato in missioni di supporto aereo, di produzione italo-brasiliana) è stato coinvolto in una serie relevantissima di incidenti che avrebbero dovuto fermarne la produzione: è questo un problema che si ripropone con forza, sia in considerazione degli ultimi tre incidenti mortali verificatisi negli ultimi 6 mesi, sia per scongiurare l'eventualità di utilizzazione di AMX per operazioni ricognitive in Afghanistan;

in merito agli incidenti mortali, occorre ricordare che il 7 agosto 2001 un AMX è caduto presso Pietracatella (Campobasso), provocando la morte del giovanissimo sergente Tiziano Castellucci; il 12 aprile sempre dello stesso anno era caduto, presso Rimini, un altro AMX causando la morte del capitano Giuseppe Carrone; infine, in data 8 febbraio 2001, nei pressi di Treviso, era morto il maggiore Davide Franceschetti;

in particolare, con specifico riferimento all'incidente che aveva provocato la morte del capitano Carrone, e cioè quello dell'AMX caduto in mare presso Rimini, è da segnalare una grave e sospetta anomalia nella conduzione degli accertamenti e delle indagini: l'aereo, in seguito all'incidente, è precipitato in acque basse dove poteva essere facilmente localizzato e portato in superficie; nel caso specifico la localizzazione poteva essere effettuata con dei sonar e con sistemi di ricerca subacquea telecomandati, e a mezzo di dragaggio a sciabica da parte dei dragamine o di ricerche di zona da parte dei sommozzatori. Appare pertanto incomprensibile che l'aereo non sia stato recuperato, in considerazione della fondamentale importanza che poteva rivestire la possibilità di ispezionare il «relitto» per l'individuazione delle cause degli incidenti;

il richiamo operato a tre recenti sciagure non può farci dimenticare un'altra lunga serie di inspiegabili e tragici incidenti:

1) nel mese di maggio del 1984, in occasione del primo volo di collaudo, perdeva la vita il pilota collaudatore Manlio Quarantelli a causa delle gravi ferite riportate nella caduta dell'aereo; si procedeva allora ad apportare una serie di modifiche all'aereo ma senza concreti risultati;

2) il 7 settembre del 1993 precipitava nel Mugello l'aereo AMX pilotato da Loris Sala; il pilota riuscì a salvarsi lanciandosi con il paracadute e riferì che «la causa del disastro era dovuta ad un cedimento del motore»;

3) il 18 agosto del 1993 un aereo AMX precipitava nelle acque della Danimarca provocando la morte del pilota Francesco Dei Mori;

4) occorre notare che proprio in quel periodo, e cioè il 15 febbraio del 1993, vi era stato un altro incidente aereo di diversa natura, che aveva comportato la morte di un ufficiale e due sottufficiali nei pressi di Verona;

5) fino al 1994, dalle notizie che si sono potute raccogliere, sembra siano andati distrutti 7 velivoli mentre altri 24 avrebbero accusato rilevanti anomalie, specie ai motori. Il problema principale dell'AMX sembra riguardare, in effetti, la potenza di spinta dei motori che non sarebbe adeguata all'utilizzazione prevista (ci sarebbero, infatti, repentini ed imprevedibili cali di potenza);

sempre in merito agli AMX, occorre considerare che il quotidiano «Il Sole 24 ore» del 18 novembre 1992 si soffermava su un altro problema che ha destato anch'esso non poche perplessità nei riguardi di questo aereo: il problema dei costi rilevantissimi. Nell'articolo si segnalava un prestito di 60 milioni di dollari al Brasile, che sarebbe poi stato integrato con un ulteriore prestito di circa 30. Al riguardo occorre considerare che nel bilancio della Difesa del 1994 vennero assegnati ben 478 miliardi di lire per l'acquisto di questi aerei. Il prezzo basico dell'aereo supera i 70 miliardi ed è molto superiore a quello di altri aerei consimili, di produzione francese, russa e statunitense;

sul «Corriere della Sera» del 3 dicembre 1997, in un articolo di Gianfranco Simone, dal titolo «Da rottamare 73 cacciabombardieri mai usati», si legge, tra l'altro, che gli aerei erano costati 18 miliardi l'uno nel 1992, ed erano stati tenuti in naftalina negli *hangar*, e che sarebbero stati in pratica rottamati;

rispetto ad uno scenario così tragico ed inquietante, non è dato conoscere quali e quante inchieste siano state aperte dall'Amministrazione Militare e dalla Magistratura, né a quali conclusioni tali inchieste siano pervenute,

si chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le circostanze indicate in premessa;

quale sia la posizione del Governo;

quali inchieste amministrative ed indagini giudiziarie risultino essere state attivate;

quale sia stato il loro esito;

perché non sia stato disposto il recupero dell'aereo AMX precipitato in mare nei pressi di Rimini;

per quale motivo siano stati scelti gli aerei AMX, previa valutazione comparativa con gli altri modelli aventi le stesse caratteristiche, esistenti sul mercato internazionale;

quale impegno di spesa sia stato sostenuto per l'acquisto;

se esista l'intenzione di continuare ad utilizzare gli aerei AMX, nonostante le tragiche morti verificatesi;

quali responsabilità siano da attribuire per i tragici incidenti che, molto probabilmente, potevano essere evitati solo che ci fosse stata una

corretta valutazione delle effettive caratteristiche e potenzialità degli aerei AMX;

se esista l'intenzione di utilizzare gli aerei AMX nelle operazioni in Afghanistan.

Interrogazione

MALABARBA, SODANO Tommaso, MALENTACCHI. – *Al* (3-00155)
Ministro della difesa. – Premesso che: (23 ottobre 2001)

nell'arco di sei mesi sono caduti tre aerei AMX in incidenti in cui sono morti i seguenti piloti: il maggiore Davide Franceschetti (Treviso 8 febbraio 2001), il capitano Giuseppe Carrone (Rimini 12 aprile), il sergente Tiziano Castellucci (Pietracatella 7 agosto); sono altresì caduti un altro aereo Tornado e, in un breve lasso di tempo, tre elicotteri EH 101;

l'aereo AMX, nella sua storia, è stato oggetto di un rilevantissimo numero di incidenti; basti ricordare, ad esempio, la caduta di tale aereo nel suo primo volo, nel 1984, che causò la morte del pilota collaudatore Manlio Quarantelli e, nel 1993, l'incidente nel mare di Danimarca con la morte del pilota Francesco De Mori e, ancora nel 1993, l'incidente nel Mugello dove l'aereo precipitò ma, in questo caso fortunatamente il pilota Loris Sala si salvò con il paracadute,

si chiede di sapere:

perché non sia stata mai fermata l'attività di volo di questi aerei in attesa di verifiche sulla sua affidabilità;

perché, ad oggi, non sia stato recuperato l'aereo caduto in mare presso Rimini il 12 aprile scorso trattandosi di una semplicissima operazione in acque basse, ma di grande rilevanza per indagare sulle cause dell'avaria;

perché non sia stato sostituito il propulsore che, secondo numerose indicazioni, sarebbe la causa o concausa principale degli incidenti; tra l'altro questa fu la causa sicuramente rilevata dal pilota che riuscì a salvarsi nell'incidente del Mugello;

quale sia il numero degli aerei;

quale sia il numero degli aerei fatti uscire dalla «linea di volo» per riparazioni e modifiche;

quale sia il numero dei piloti che hanno trovato la morte in incidenti accaduti a questo tipo di aereo;

quale sia il numero degli aerei prodotti e consegnati all'Aeronautica militare;

quale sia il costo complessivo di questo aereo e se corrisponda al vero che oggi è giunto a superare i 70 miliardi, cifra enormemente superiore a quella di aerei dello stesso tipo prodotti in USA, Russia e Francia;

se risponda al vero quanto riportato su un articolo apparso sul «Corriere della Sera» del 3 dicembre 1997, dal titolo significativo «Da rottamare 73 cacciabombardieri mai usati».