

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

569^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

VENERDÌ 12 MARZO 1999

Presidenza del presidente MANCINO,
indi del vice presidente FISICHELLA

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-IX

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-25

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel
corso della seduta)..... 27-34

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i
prospetti delle votazioni qualificate, le co-
municazioni all'Assemblea non lette in Aula
e gli atti di indirizzo e di controllo) 35-41

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

ERRATA CORRIGE Pag. IX

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI 1

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Svolgimento di interrogazioni sul Cermis:

MATTARELLA, vice presidente del Consiglio
dei ministri 2

* GUBERT (UDR) 6

ANDREOLLI (PPI) 8

DE CAROLIS (Dem. Sin.-L'Ulivo) 11, 12

D'ONOFRIO (CCD) 12

MARCHETTI (Misto-Com.) 14

Svolgimento di un'interpellanza e di inter-
rogazioni su materie di competenza del
Ministro dei trasporti:

LAURO (Forza Italia) 16, 20, 23

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i tra-
sporti e la navigazione 18, 20, 22

MAGNALBÒ (AN) 22

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDU-
TE DI MARTEDÌ 16 MARZO 1999 .. 24

ALLEGATO A

INTERROGAZIONI SULLA VICENDA
DEL CERMIS 27INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI
SU MATERIE DI COMPETENZA DEL
MINISTRO DEI TRASPORTI..... Pag. 30

ERRATA CORRIGE 34

ALLEGATO B

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'IN-
CHIESTA SUL DISSESTO DELLA FE-
DERAZIONE ITALIANA DEI CON-
SORZI AGRARI

Variazioni nella composizione 35

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati .. 35

Annunzio di presentazione 35

Assegnazione 36

Ritiro 36

AFFARI ASSEGNATI 36

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 23

Interpellanze 36

Interrogazioni 37

N. B. - L'asterisco indica che il testo del
discorso è stato rivisto dall'oratore.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del presidente MANCINO

La seduta inizia alle ore 9,30.

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

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Annuncia che risultano 25 senatori in congedo e 5 senatori assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Svolgimento di interrogazioni sulla vicenda del Cermis

PRESIDENTE. Dà la parola al vice presidente del Consiglio Mattarella, che risponderà congiuntamente alle interrogazioni presentate sulla vicenda del Cermis.

MATTARELLA, *vice presidente del Consiglio dei ministri*. La sentenza di assoluzione da parte della corte marziale statunitense ha rinnovato gli unanimi sentimenti di sconcerto e di indignazione per la perdita di vite umane causata da comportamenti per i quali le indagini svolte dalla magistratura italiana e le inchieste tecniche delle autorità militari

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Centro Cristiano Democratico: CCD; Unione Democratica per la Repubblica: UDR; Forza Italia: FI; Lega Nord-Per la Padania indipendente: LNPI; Partito Popolare Italiano: PPI; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS; Verdi-l'Ulivo: Verdi; Rinnovamento Italiano, Liberaldemocratici, Indipendenti-Popolari per l'Europa: RI-LE-PE; Misto: Misto; Misto-Comunista: Misto-COM.; Misto-Rifondazione Comunista Progressisti: Misto-RCP; Misto-Liga Veneta Repubblica: Misto-LVR; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-I liberali democratici: Misto-LD; Misto-I democratici-L'Ulivo: Misto-DU.

dei due paesi hanno evidenziato immediatamente precise responsabilità per violazioni di regole e direttive. Il Governo è impegnato al fianco dei parenti delle vittime per l'individuazione delle responsabilità penali, condividendo la preoccupazione che, qualora non venisse fatta piena luce, possano ripetersi analoghi incidenti. L'esercizio della giurisdizione penale da parte della competente autorità militare statunitense risponde a norme convenzionali, applicate in condizioni di reciprocità, che impediscono ogni sospetto di sudditanza italiana nei confronti degli Stati Uniti. Il Presidente del Consiglio ha manifestato con chiarezza la profonda insoddisfazione per la sentenza, precisando che l'Italia ritiene insufficiente il solo risarcimento di natura economica e chiedendo conseguentemente, senza contestare la sentenza emessa, che da parte statunitense vengano poste in essere tutte le attività utili all'identificazione di un superiore livello di responsabilità. La risposta del Presidente Clinton e della stessa opinione pubblica locale è stata di grande disponibilità. Il Governo italiano ha intanto ritenuto doveroso corrispondere positivamente alle richieste di accesso, da parte dell'autorità giudiziaria italiana e del Parlamento, ai documenti finora segretati, la cui conoscenza è stata considerata utile per l'accertamento di eventuali responsabilità interne e per la prevenzione di ulteriori incidenti. È stata altresì avviata la procedura per l'attivazione della Commissione bilaterale Italia-USA incaricata di aggiornare gli aspetti operativi delle basi, di verificare le modalità di volo nel rispetto della sicurezza delle popolazioni e di individuare modalità che consentano l'osservanza delle regole e l'individuazione di ogni violazione. Si ritiene altresì necessario un adattamento e un aggiornamento delle modalità di applicazione della convenzione di Londra del 1951, la cui inefficacia, senza spingere a porre in discussione la presenza in Italia delle basi statunitensi, sarà resa ancor più evidente in caso di mancata individuazione di responsabilità riferite alla tragedia del Cermis. Più in generale sarà opportuno, anche in conseguenza dei mutati scenari politici internazionali, procedere ad un riequilibrio nel rapporto tra Stati Uniti ed Europa all'interno dell'Alleanza atlantica, di cui il Governo ribadisce l'indispensabilità.

GUBERT (*UDR*). La sentenza della corte marziale statunitense mina la fiducia nell'autorità giudiziaria di quel paese, ma occorre chiedersi se siano stati omessi controlli da parte delle autorità italiane sullo svolgimento delle esercitazioni, e se ciò sia avvenuto per mancanza di strumenti o per tolleranza nei confronti dei militari statunitensi. Il Governo deve poi fornire massima assistenza ai familiari delle vittime, sia nella prospettiva di cause civili negli Stati Uniti, sia rispetto ad ipotesi di un indennizzo per le vittime italiane diverso rispetto a quello riconosciuto ai parenti di vittime provenienti da altri paesi europei. Nel complesso, non è soddisfatto della risposta all'interrogazione 3-02674 e raccomanda al Governo di operare affinché sia mantenuta pari dignità tra i due paesi.

ANDREOLLI (*PPI*). La risposta all'interrogazione 3-02675 è soddisfacente, perché esprime lo sforzo compiuto dal Governo per informare l'opinione pubblica e per consentire che i fatti vengano pienamente acclarati attraverso l'accertamento delle responsabilità. Si è trattato di

una tragedia che le popolazioni locali temevano da tempo, in considerazione delle modalità di esecuzione delle esercitazioni. Occorre pertanto una rinegoziazione degli strumenti giuridici che disciplinano la presenza e le attività delle basi NATO e statunitensi in Italia, anche alla luce della trasformazione dell'Alleanza atlantica da strumento di difesa a mezzo di cooperazione internazionale. Resta un profondo senso di frustrazione per il mancato conseguimento degli obiettivi di giustizia attesi dalla popolazione e dai familiari delle vittime, rispetto alle cui richieste il Governo italiano dovrà impegnarsi ad accelerare le procedure di risarcimento e intraprendere azioni forti per l'individuazione delle responsabilità penali.

DE CAROLIS (*DS*). La risposta, che considera soddisfacente, all'interrogazione 3-02690 ha giustamente sottolineato lo sconcerto e l'indignazione diffusi nel paese a seguito dell'emissione della sentenza di assoluzione. Le argomentazioni e gli intendimenti manifestati dal Vice Presidente del Consiglio sono condivisibili, mentre è chiara l'incoerenza del comportamento sulla vicenda tenuto dal Presidente Clinton, che non ha saputo indicare soluzioni in grado di scongiurare la sensazione di un completo oscuramento nella ricerca delle responsabilità individuali. Sarà opportuno quindi che l'impegno del Governo prosegua per evitare una simile conclusione della vicenda, nonché per rivedere le modalità di esecuzione delle esercitazioni e le norme che individuano la giurisdizione per i reati commessi da militari stranieri in Italia. Tutto ciò perché, oltre al giusto risarcimento per i parenti delle vittime, sia tenuto alto l'onore del Paese.

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

D'ONOFRIO (*CCD*). La risposta all'interrogazione 3-02694 non è riuscita a definire l'azione del Governo ai fini dell'accertamento delle evidenti responsabilità penali individuali. Non è poi stato chiarito se, prima del verificarsi del disastro, erano state assunte tutte le iniziative necessarie ad evitare un simile evento, né se siano riscontrabili responsabilità a livello nazionale. In generale, il successo politico della NATO, con la dissoluzione dell'avversario storico, rende necessaria una revisione del Trattato, in un contesto di riequilibrio tra gli Stati Uniti e l'Europa, ed è auspicabile l'assunzione di un'iniziativa politica in tal senso da parte del Governo italiano.

MARCHETTI (*Misto-Com*). Il presidente del Consiglio si è reso efficace interprete della posizione italiana sulla sentenza, chiedendo giustizia ed indicando possibili evoluzioni in direzione della revisione degli strumenti giuridici internazionali che legano l'Italia ai suoi principali alleati. Riproponendo tale impostazione, la risposta all'interrogazione 3-02695 è da considerare soddisfacente, anche se contrassegnata da una

visione tradizionalista e inattuale dei rapporti tra i due paesi. Un delicato ruolo nella vicenda sarà chiamato a svolgere il Ministro della difesa, che ha rilasciato dichiarazioni con cui si ipotizza che la responsabilità della tragedia possa risiedere in regole non più adeguate a disciplinare le moderne modalità di addestramento militare. È un'impostazione inaccettabile, perché contraria all'evidenza dei fatti e alle richieste di risarcimento morale e materiale dei parenti delle vittime. Occorre invece ribadire l'autonomia e l'indipendenza nazionale dell'Europa, argomenti peraltro qualificanti per la coesione della coalizione di Governo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni sulla vicenda del Cermis è così esaurito.

Svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni su materie di competenza del Ministro dei trasporti

LAURO (FI). Illustrando l'interpellanza 2-00394, sottolinea il mancato utilizzo in Italia della «risorsa mare», data la mancanza di una reale progettualità sul monitoraggio e sul disinquinamento delle acque marine. Nel caso specifico, desta allarme l'insediamento dell'impianto dinamico polifunzionale per la pulizia e la manutenzione dei treni in prossimità del Golfo di Napoli, considerando anche le ricadute in campo occupazionale.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. La dislocazione dell'IDP nell'ambito della stazione centrale di Napoli risale ad un accordo quadro del 1996; non sono comunque previsti trattamenti chimici nella pulizia dei treni, mentre gli scarichi che si potranno determinare rispettano le normative, anche a livello europeo, in materia di acque reflue. Peraltro, i reflui industriali che si dovessero produrre in futuro verranno trattati da uno specifico depuratore. È inoltre in fase di bonifica il materiale rotabile contenente amianto ed ora accantonato, mentre sono in corso trattative con le organizzazioni sindacali per la valutazione delle necessità di organico e quindi dei relativi possibili esuberi.

LAURO (FI). La risposta del tutto insoddisfacente lascia adito a dubbi circa l'opportunità di presentare ulteriori interrogazioni in materia. Forse le associazioni dei consumatori dovranno più opportunamente rivolgersi direttamente alla magistratura. Peraltro, sembra che riescano ad ottenere più informazioni i giornalisti, attraverso le dichiarazioni rilasciate, che non i parlamentari attraverso le interrogazioni.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Risponde all'interrogazione 3-00531, precisando come le opere che erano state previste sono state rese disponibili nel giugno 1998. Gli alti costi per la realizzazione di un sottopassaggio carrabile hanno fatto propendere per la costruzione di un cavalcaferrovia; l'*iter* della realizzazione è stato regolare e gli aggiornamenti e le modifiche intervenuti nel tempo hanno comportato dei miglioramenti del progetto iniziale.

MAGNALBÒ (AN). Poiché l'interrogazione risaliva al 1996, il problema è attualmente superato e la situazione effettivamente risolta.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. In risposta all'interrogazione 3-02045, precisa che le Ferrovie della Sardegna sono subentrate nell'esercizio del servizio automobilistico tra Alghero e Fertilia in accordo con le Ferrovie dello Stato e con la regione Sardegna, senza che si determinassero costi aggiuntivi per l'utenza, a fronte della soppressione di servizi a bassa frequentazione.

LAURO (FI). La soluzione individuata non sembra idonea alle esigenze, né è dato conoscere la situazione di gestione delle Ferrovie della Sardegna. Peraltro, anche in confronto al mercato europeo, le tariffe dovrebbero tendere a diminuire. Anche in questo caso, sembra più utile un confronto tra l'associazione delle categorie direttamente interessate ed il Sottosegretario, che non un'interrogazione.

PRESIDENTE. Dichiara concluso lo svolgimento di interpellanze ed interrogazioni.

MAGGI, *f.f. segretario*. Dà annuncio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza. (*v. Allegato B*).

PRESIDENTE. Comunica l'ordine del giorno delle sedute del 16 marzo 1999. (*v. Resoconto stenografico*).

La seduta termina alle ore 10,35.

ERRATA CORRIGE

Nel Resoconto sommario della 568ª seduta, dell'11 marzo 1999, all'inizio della pagina XV, inserire le seguenti righe:

Approvazione del disegno di legge:

(1919-B) Ratifica ed esecuzione del Trattato tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Bolivia sull'assistenza giudiziaria in materia penale, fatto a Cochabamba il 15 aprile 1996 (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).

DE ZULUETA, *relatrice*. Si rimette alla relazione scritta.

TOIA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concorda con la relazione scritta.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 3, modificato dalla Camera dei deputati.

Il Senato approva l'articolo 3 e il disegno di legge nel suo complesso.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente MANCINO

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

GUBERT, *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, Ayala, Bo, Bobbio, Borroni, Bosello, Cecchi Gori, Corsi Zeffirelli, De Martino Francesco, Di Pietro, Fanfani, Fiorillo, Fusillo, Lauria Michele, Leone, Loiero, Manconi, Meloni, Miglio, Sartori, Serena, Tabladini, Taviani, Toia, Valiani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Corrao e Volcic, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Loreto e Pinggera, per attività dell'Assemblea dell'Atlantico del Nord; Besostri, per attività della Conferenza parlamentare dell'Iniziativa centro europea.

Comunicazioni della Presidenza

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

Svolgimento di interrogazioni sulla vicenda del Cermis

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

Il vice presidente del Consiglio dei ministri Mattarella ha facoltà di rispondere a tali interrogazioni.

MATTARELLA, *vice presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la tragedia del Cermis poco più di un anno addietro – come tutti ben ricordiamo – aveva suscitato nella pubblica opinione sentimenti unanimi di sconcerto e di indignazione per la perdita di tante vite umane, una tragedia, quella, che – come è giusto ricordare – ha coinvolto cittadini non soltanto del nostro paese ma anche di altri paesi europei (della Germania, del Belgio e della Polonia).

Dagli accertamenti compiuti nell'ambito di tre attività di indagine, avviate nell'immediatezza dell'evento, è subito emerso con chiarezza come non si potesse – né si possa – parlare di un caso, di una fatalità e come, al contrario, all'origine di quanto avvenuto vi fossero precise responsabilità individuali.

Risultarono infatti in tal senso convergenti le conclusioni dell'inchiesta avviata dalla procura di Trento e delle indagini svolte da due commissioni tecniche istituite, rispettivamente, dal comando militare statunitense e dallo stato maggiore della nostra aeronautica militare. Risultò tra l'altro evidente che non erano stati l'insufficienza dei mezzi, guasti meccanici o altri eventi impreveduti ad avere indotto l'aereo a volare ad una quota incompatibile con le norme vigenti, oltre che, ovviamente, con le caratteristiche del terreno e con le strutture ubicate nella zona del disastro.

L'inchiesta tecnica degli Stati Uniti parlò di un comportamento di volo aggressivo con la conseguente violazione delle regole e delle procedure previste. In almeno due delle sei tratte compiute, risultò che l'aereo era sceso al di sotto dei mille piedi raggiungendo una velocità superiore di 180 chilometri orari a quella massima consentita. Mille piedi equivalgono a poco più di 300 metri, mentre una direttiva dell'aeronautica militare italiana del 21 aprile 1997 obbliga i velivoli da addestramento di paesi stranieri schierati nelle basi in Italia non stanziali a rispettare una quota di volo mai inferiore ai 650 metri. La stessa inchiesta tecnica degli Stati Uniti appurò come indicazioni e limiti, inerenti alle modalità di volo nelle esercitazioni, fossero contenuti in numerosi documenti a disposizione del personale americano. Erano state inoltre trasmesse alla stazione operativa del gruppo le mappe aeree che riportavano la segnalazione di tutte le funivie distribuite sulle aree di sorvolo, anche di quella in questione. Di tale trasmissione sono disponibili le ricevute dell'avvenuta consegna da parte della nostra aeronautica militare.

La commissione istituita dalla nostra aeronautica militare ha sostanzialmente condiviso e confermato queste risultanze della commissione tecnica degli Stati Uniti, sottolineando in particolare come, dagli elementi acquisiti, l'incidente fosse da attribuirsi ad un fattore umano e, in termini specifici, alla violazione di normative e disposizioni che non consentivano all'equipaggio l'adozione della rotta seguita e la navigazione ad una quota così distante dagli *standard* minimi di sicurezza.

La sentenza di assoluzione pronunciata da una corte marziale degli Stati Uniti nei confronti del pilota dell'aereo che causò la tragedia ha

rinnovato, nell'intero nostro paese, i sentimenti provati all'indomani del disastro. È del tutto evidente come sarebbe estremamente grave e inaccettabile non pervenire all'accertamento della verità, tradendo un elementare senso di giustizia. I parenti delle vittime chiedono, e il Governo non può che associarsi a questa richiesta con convinzione, che venga chiarito ogni aspetto dell'evento, che non avrebbe mai dovuto verificarsi e che è apparso, immediatamente, frutto – ripeto – di precise responsabilità individuali.

Le popolazioni del Trentino e di tutte le altre zone d'Italia interessate da installazioni militari simili a quella di Aviano nutrono la preoccupazione, più che legittima e pienamente condivisa dal Governo, che, qualora non sia fatta piena luce sull'episodio e non siano adottati i rimedi necessari, possano verificarsi analoghi incidenti.

Le autorità americane, una volta conclusi gli accertamenti tecnici condotti, come si è visto, da entrambi i paesi hanno, in maniera del tutto legittima, chiesto ed ottenuto di poter esercitare negli Stati Uniti la giurisdizione nei confronti dell'equipaggio del velivolo. La richiesta americana era infatti fondata sulla Convenzione sullo statuto delle forze, firmata a Londra nel 1951 e successivamente ratificata dal nostro Parlamento. La Convenzione, nel definire i principi generali che regolano la presenza di truppe alleate sui rispettivi territori dei paesi membri della NATO, stabilisce tra l'altro – come è noto – che le autorità militari dello Stato di origine – lo Stato che invia le truppe – hanno il diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione sui membri della forza per quanto si riferisce ai reati derivanti da qualsiasi atto od omissione verificatisi nell'esercizio di mansioni ufficiali. Al contrario, nel caso di reati commessi da un membro della forza al di fuori delle proprie funzioni, la giurisdizione spetta allo Stato di soggiorno (lo Stato che ospita la forza). Ora, poiché è indubbio che il pilota del velivolo stava esercitando funzioni ufficiali, gli Stati Uniti hanno legittimamente esercitato un diritto loro riconosciuto dalla Convenzione. Questa si applica naturalmente su basi di reciprocità e ciò ha, tra l'altro, consentito all'Italia di avvalersi della stessa disposizione, in occasione del disastro aereo di Ramstein in Germania nel 1988. La Convenzione prevede, in termini giuridici, una limitazione di sovranità in condizioni di parità con altri Stati, per cui certamente sarebbe fuori luogo parlare in proposito di sudditanza o di subalternità nei confronti di paesi terzi.

Questo è quanto è accaduto.

Si tratta ora di valutare le iniziative che un paese responsabile e serio deve assumere.

Devo premettere come in questi giorni le massime autorità statunitensi e la stessa opinione pubblica di quel paese abbiano dimostrato di comprendere appieno le reazioni suscitate in Italia in seguito alla nota sentenza, manifestando disponibilità a fornire una doverosa risposta. In particolare, il presidente Clinton, ricevendo il Presidente del Consiglio italiano, che gli ha esposto le ragioni della profonda insoddisfazione per la situazione che si è determinata, ha riconosciuto la responsabilità del suo paese in quella vicenda. In quella occasione il presidente del Consiglio D'Alema ha chiarito come ogni equa e doverosa azione di risarci-

mento non possa in alcun modo esaurire o allentare la ricerca delle cause della tragedia e delle responsabilità che l'hanno provocata.

L'Italia ha il massimo rispetto della giurisdizione militare americana e il Governo non intende contestare la sentenza, tra l'altro inappellabile e priva di motivazione, che è stata emessa dalla Corte marziale statunitense. Intendiamo tuttavia sottolineare come la sentenza di assoluzione, posto che l'incidente ha rappresentato l'esito di una serie di errori umani, deve condurre a verificare in questo caso allora un superiore livello di responsabilità, mentre non sarebbe accettabile che l'esito del processo comportasse la rinuncia ad accertare la verità.

Il Presidente degli Stati Uniti ha convenuto con il Presidente del Consiglio italiano che le responsabilità della tragedia debbano essere accertate integralmente, senza lasciare alcuna zona d'ombra.

Il Governo non può recedere da questo obiettivo: la ricerca della verità è, quindi, l'individuazione delle cause e delle responsabilità di quanto è avvenuto.

In coerenza con tali finalità, il Governo, dinanzi ad una richiesta della procura militare di Padova, che indaga sulle responsabilità eventuali del comando italiano della Base, e della procura della Repubblica di Trento, di accedere al testo dell'accordo quadro bilaterale Italia- Stati Uniti sulle infrastrutture del 20 ottobre 1954, ha stabilito di porre tale documento a disposizione dell'autorità giudiziaria. Si tratta di un accordo, finora segreto, che ha disciplinato, anche con alcune successive integrazioni, l'impiego da parte delle forze armate statunitensi delle infrastrutture loro concesse in uso sul nostro territorio. La scelta di non opporre il segreto deriva evidentemente dalla consapevolezza che la conoscenza dell'accordo, sottoscritto in anni lontani in una fase storica definitivamente tramontata, non è idonea a recare alcun danno alla sicurezza dell'Italia e degli Stati Uniti ed è fondata naturalmente sulla convinzione che occorre collaborare appieno alla ricerca della verità.

Un altro ambito nel quale intervenire riguarda la prevenzione di possibili, ulteriori incidenti e l'esigenza di rivedere, a tal fine, il complesso delle procedure relative all'addestramento ed all'esercitazione delle forze alleate in Italia. Nei giorni scorsi, a Washington, è stato avviato un negoziato bilaterale, coordinato dai ministri della difesa Cohen e Scognamiglio, sulla sicurezza e sulla revisione delle regole e delle procedure previste per lo svolgimento di attività operative nelle basi site in Italia. Il capo di Stato maggiore, su richiesta del Ministro della difesa, ha nominato capo della delegazione italiana il generale Leonardo Tricarico. Poiché anche il ministro Cohen, per la sua parte, ha nominato già un ufficiale statunitense, questa Commissione potrà presto insediarsi ed iniziare ad operare. In questo modo sarà possibile definire ogni procedura relativa alle esercitazioni e all'attività di addestramento delle forze americane in Italia, con l'obiettivo ineludibile di realizzare condizioni di sicurezza assoluta per le popolazioni interessate. Si tratterà di aggiornare gli aspetti operativi del funzionamento delle Basi presenti nel nostro territorio, proseguendo un lavoro già avviato con il *memorandum* di intesa, firmato dai ministri italiano e statunitense nel febbraio 1995 denominato

Shell Agreement, che introduceva nuove normative e vincoli per ogni singola Base presente nel nostro territorio.

Il Governo ha deciso di mettere anche quest'ultimo documento, coperto finora da riservatezza, a disposizione delle Commissioni difesa delle due Camere perché possano prenderne piena conoscenza.

I lavori della Commissione bilaterale italiana e statunitense renderanno possibile quindi decidere quali aree potranno essere oggetto di sorvolo e quali quelle precluse; quali garanzie in termini di distanza limite di ogni esercitazione aerea, marina o terrestre andranno offerte ai cittadini residenti nelle zone interessate. Andranno anche fissate le procedure atte ad assicurare l'effettiva osservanza delle norme stabilite e ad individuare tempestivamente ogni violazione. Anche questo sarà molto importante: individuare le procedure che possono garantire l'effettiva osservanza delle regole stabilite, osservando con tempestività ogni violazione di fatto.

Una terza questione che il Governo intende approfondire riguarda le modalità di applicazione della Convenzione di Londra del 1951. In proposito va ricordato come, per quanto concerne lo *status* delle Forze armate alleate in altri paesi aderenti alla Nato, sono state in passato introdotte specifiche normative o prassi nazionali relative all'applicazione delle regole in materia di giurisdizione, fermo restando il rispetto dei principi affermati dalla stessa Convenzione. Sembra pertanto possibile che, nella prassi, venga consentita l'applicazione degli accordi solo in casi straordinari e che, quando la giurisdizione venga attuata dal paese che invia la forza, possano esservi determinate garanzie per il paese nel quale è avvenuto il presunto reato, compresa quella di potersi costituire in giudizio. Qualora, al termine dei procedimenti penali in corso negli Stati Uniti, le responsabilità della tragedia del Cermis non venissero accertate, si accentuerebbe la necessità non soltanto di una discussione circa le modalità di attuazione degli accordi ma anche di un loro adattamento ed aggiornamento perché risulterebbe evidente la loro inadeguatezza.

L'impegno del Governo non intende porre, in alcun modo, in discussione la presenza in Italia delle basi che ospitano forze statunitensi e di altri paesi della NATO, in base al Trattato di Washington del 1949 e degli accordi attuativi di quel Trattato. L'Alleanza atlantica, fondata sul legame tra Europa e Stati Uniti, rappresenta infatti per l'Italia una garanzia di sicurezza fondamentale, frutto di una scelta effettuata nell'immediato dopoguerra e che oggi gode nel paese e nel Parlamento di consensi ancora superiori.

La NATO è, probabilmente, la struttura internazionale che, dopo la fine della guerra fredda ha, con maggiore prontezza, adeguato finalità e strumenti al nuovo contesto internazionale, svolgendo un ruolo chiave per fronteggiare i nuovi rischi per la pace e la sicurezza nel continente europeo. L'Italia, va sottolineato, non ha in alcun modo subito tale trasformazione ma, al contrario, ha svolto al riguardo un ruolo di rilievo contribuendo, tra l'altro, in modo assai significativo alle missioni di pace promosse dall'Alleanza. Nell'ambito della NATO, inoltre, è all'ordine del giorno, come è noto, la costruzione di una forte identità europea

nel quadro dell'Alleanza, al fine di realizzare, al contempo, una maggiore integrazione politica e militare e una assunzione di responsabilità superiore, più alta, da parte dei paesi europei. Identificare nella NATO una espressione dell'egemonia americana risulta, anche sotto questo aspetto, decisamente anacronistico.

Il nuovo quadro di rapporti con gli Stati Uniti e con gli altri paesi alleati che si va delineando in ambito NATO è idoneo a fugare ogni possibile equivoco in merito alle iniziative che il Governo intende assumere e che ho prima ricordato. Quanto ci proponiamo di fare è, in ultima analisi, destinato a rafforzare le nostre tradizionali alleanze, con il pieno consenso dei nostri concittadini.

Desidero, in conclusione, signor Presidente, ribadire l'impegno che il Presidente del Consiglio ha assunto alla Camera a nome del Governo, naturalmente, martedì scorso: il Governo farà tutto quanto è nelle sue possibilità affinché si accerti la verità e perché i familiari delle vittime, oltre ad un risarcimento di natura economica, possano essere risarciti nell'unica forma autentica e degna, che è quella di conoscere la verità, di vedere puniti i responsabili e di avere la certezza che nulla di ciò che abbiamo visto in questa vicenda possa ripetersi in futuro. (*Applausi dei senatori Robol e Zilio*).

GUBERT Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* GUBERT. Signor Presidente, credo che alcune questioni siano state sorvolate nella risposta del Vice Presidente del Consiglio dei ministri. Per esempio, non si è fatto cenno al fatto che è stata interrotta una indagine della procura di Trento, non utilizzando la possibilità di una fattispecie di reato, cioè l'attentato ai trasporti pubblici, che invece avrebbe consentito di mantenere il processo in Italia. Infatti, trattasi di una fattispecie non prevista nel codice penale americano. Inoltre, ma non voglio colpevolizzare nessuno, questo testimoniava allora l'esistenza di un clima di fiducia verso la giustizia statunitense. Viceversa, gli Stati Uniti non hanno avuto la stessa fiducia nei riguardi della giustizia italiana, tanto è vero che hanno rifiutato la richiesta di mantenere in Italia il processo motivandolo sostanzialmente con la scarsa fiducia nelle capacità del nostro paese di giudicare adeguatamente.

Sappiamo inoltre che c'erano delle aspettative di condanna; infatti, signor Vice Presidente, abbiamo effettuato una visita poche settimane fa nelle basi americane, dove i nostri piloti dell'Aeronautica militare si addestrano, e in quella occasione abbiamo avuto contatti con le rappresentanze dei nostri addetti militari presso le basi degli Stati Uniti e anche con personale americano, e abbiamo riscontrato l'unanime aspettativa di una condanna. Invece questa condanna non c'è stata e la stessa reazione che si è sviluppata nell'opinione pubblica americana sta a significare come il comportamento della Corte lasci aperti molti dubbi. Qualcuno al riguardo invoca la diversità di concezione della giustizia per cui nella realtà americana verrebbe accentuato maggiormente l'aspetto civilistico

rispetto a quello penale e questa mancata condanna rappresenterebbe il risultato di tale differenza di concezioni. Ritengo tuttavia che, se le cose fossero state in questi termini, non ci sarebbero state reazioni da parte dell'opinione pubblica americana e ciò vuol dire che non è sufficiente la diversità di costume giuridico per spiegare il comportamento tenuto dal tribunale americano.

Va inoltre considerato, signor Vice Presidente del Consiglio, il fatto che per lungo tempo si è tollerato che venissero effettuati voli a bassa quota; vivo in quelle zone e ricordo che era costume questo tipo di volo.

Nel suo intervento, signor Vice Presidente del Consiglio, non ha accennato al fatto che non c'è stato controllo sul rispetto delle regole fissate, e la responsabilità su tale controllo è italiana. Tale mancanza è dovuta al fatto che non ci sono gli strumenti per effettuare i controlli, oppure deriva da una specie di tolleranza che abbiamo avuto nei riguardi dei piloti delle basi americane? Delle due, l'una. Infatti, se la responsabilità è dovuta alla mancanza di strumenti si tratta di una responsabilità politica dal momento che non si è consentito di mettere in atto quanto necessario; se invece la responsabilità è dei dirigenti italiani nella base, credo che vada in qualche modo appurata.

Parlando con dei piloti militari abbiamo avuto modo di sapere che corre la voce che in realtà questi voli a bassa quota sono necessari per addestrare i piloti, e che è indubbio che non si possa effettuare un intervento di pace in una regione montuosa e complessa come la Bosnia senza avere dei piloti ben addestrati. Peraltro, tutti gli altri paesi europei rifiutano di accettare queste esercitazioni a bassa quota, l'unico paese che li vieta ma poi di fatto li tollera era l'Italia e quindi venivano a fare queste esercitazioni in Italia. Ritengo che se questo fosse vero la sua risposta, signor Vice Presidente, dovrebbe essere un po' più circostanziata. Pertanto, se questa tolleranza è reale vorrei conoscerne i motivi: c'è stata perché non c'era la possibilità di controllare o perché non si voleva controllare?

Ho osservato alcune carenze nella sua risposta, signor Vice Presidente del Consiglio, anche per quanto riguarda l'attenzione nei confronti delle vittime. Lei ha dichiarato che il Governo si adopererà affinché le vittime abbiano anche un riconoscimento morale tramite la conoscenza della verità oltre al risarcimento economico. Dai primi approcci che hanno avuto i familiari delle vittime – dovendosi rivolgere all'esercito italiano per ottenere il risarcimento – risulterebbe che gli indennizzi siano di entità molto modesta, mentre dall'esperienza dei familiari delle vittime tedesche si riscontra che l'indennizzo sarebbe di parecchi miliardi per ogni vittima. E questo perché? Perché si utilizza la concezione americana del risarcimento civile come risarcimento punitivo e quindi quello che manca sul versante penale viene trasferito sul versante civile e si fa pagare una somma in più rispetto a quello che normalmente viene garantito in ambito civile proprio per evidenziare il sovrappiù di carattere penale. Questa possibilità esiste, signor Vice Presidente del Consiglio, si può provare ad intentare causa civile negli Stati Uniti d'America e chiedo che il Governo non si limiti a minimizzare l'indennizzo per

risparmiare così la sua quota del 25 per cento perché questo sarebbe veramente disdicevole. Al contrario, ritengo opportuno che il Governo sostenga al massimo i familiari delle vittime italiane affinché percepiscano un risarcimento pari a quello garantito alle altre vittime europee.

Signor Presidente, se alle vittime italiane dovesse essere corrisposta una liquidazione inferiore a quella corrisposta alle vittime tedesche, il nostro Governo farebbe veramente una cattiva figura.

Pertanto, chiedo che sia prevista in America un'assistenza diretta anche per le cause civili, nella speranza che i tribunali americani accettino la giurisdizione. Le assicurazioni politiche del presidente Clinton non sono sufficienti ed efficaci dal punto di vista pratico. In passato nel Trentino assicurazioni di questo genere sono state già fatte con riferimento ai danni ai familiari delle vittime e ai danni alla comunità, ma ad esse non hanno fatto seguito azioni concrete, nonostante le assicurazioni date dallo stesso presidente Clinton. Pertanto, sarebbe opportuno spingersi oltre le assicurazioni politiche.

Vorrei svolgere infine una breve considerazione sulle regole. Questa sentenza fa venir meno il rapporto di fiducia nella giustizia americana. La responsabilità è stata scaricata soltanto sul pilota, che è stato poi assolto. Contrariamente a quanto lei ha sottolineato, non credo sia possibile accertare ulteriori superiori responsabilità, visto che già in una fase precedente questa stessa responsabilità è stata esclusa.

Se si è in presenza di un sistema che non funziona, sarebbe bene denunciarne il non funzionamento e la clausola che consente che tutto questo avvenga, rinegoziandola. Esprimo stima per i piloti che mettono a rischio la propria vita impegnandosi in missioni di pace e per le varie Armi che si impegnano in questa direzione.

Ritengo l'Alleanza atlantica importantissima perchè rappresenta uno strumento di ordine nella Comunità internazionale, anche a fronte della debolezza del potere di intervento delle Nazioni Unite. Tuttavia, signor Vice Presidente del Consiglio, è necessario mantenere pienamente la pari dignità perchè non è possibile che vi siano atteggiamenti di superiorità. Da questo punto di vista ritengo utile la strada da lei indicata di rafforzare la cooperazione europea.

Signor Presidente, mi dichiaro complessivamente insoddisfatto della risposta data dal Governo, pur apprezzando alcune dichiarazioni. Mi auguro che nella pratica l'Esecutivo faccia qualche cosa di più di quello che finora ha annunciato di fare.

ANDREOLLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREOLLI. Signor Vice Presidente del Consiglio, ho preso atto delle dichiarazioni che lei oggi ha reso; avevamo notizia peraltro anche di quelle espresse nell'altro ramo del Parlamento dal signor Presidente del Consiglio.

Devo dare atto al Governo italiano di aver compiuto in questa circostanza uno sforzo importante per mettere l'opinione pubblica italiana

nelle condizioni di conoscere la sua posizione e di aver dimostrato di intraprendere tutti i passi necessari possibili non solo perchè sia fatta piena luce sulla verità dei fatti, ma anche perchè vengano individuate le responsabilità, affinché, nel rispetto dei morti, ai quali ormai non è più possibile dare nulla, sia fatta giustizia assicurando l'assunzione della responsabilità da parte di chi ha provocato questo danno immane, provvedendo a corrispondere il giusto risarcimento.

Casualmente il 3 febbraio 1998 ero presente in quella valle a 500 metri di distanza; ho sentito il boato e ho potuto rendermi conto immediatamente della gravità dei fatti e dell'onda emotiva che essi hanno suscitato in quella valle.

C'è di più però: qui come alla Camera dei deputati era già stato preannunciato un possibile evento di quella natura. Da parte di tutti si è parlato di una tragedia annunciata. Io vivo d'estate in quella valle e ho visto con i miei occhi i ripetuti voli radenti, da parecchi anni, oltre il buon senso del limite umano, senza conoscere nemmeno i dati tecnici.

Allora, ci si interroga se il nostro Governo ha compiuto tutto il suo dovere per far rispettare gli accordi raggiunti. Certamente nessuno vuole mettere in discussione l'Alleanza atlantica, i rapporti con la NATO e nemmeno le intese bilaterali raggiunte per l'uso delle basi aeree. Però, nel rispetto della pari dignità e soprattutto della difesa dei diritti inalienabili delle singole persone e delle comunità, qualcosa non ha funzionato.

E allora ci si interroga se gli strumenti oggi in mano al Governo (che sono duplici: quello del Trattato di Londra all'interno della NATO e quello dell'intesa bilaterale del 1956 sull'uso delle basi) siano adeguati a rispondere alla duplice esigenza di mantenere l'Italia all'interno di un sistema internazionale di difesa e, nello stesso tempo, a difendere i diritti inalienabili delle persone e delle comunità.

Ho preso atto di quanto lei ha dichiarato, ma, proprio nella prospettiva di una mutazione sostanziale dell'Alleanza atlantica, che da strumento di difesa fra i due blocchi è diventata uno strumento di promozione della cooperazione internazionale ed europea in particolare, ritengo che si debba porre il problema di una revisione del Trattato di Londra proprio nel senso di adeguare questo strumento alle finalità che si pone, anche per avere più garanzie, da parte dei singoli Stati, di essere codecisori delle responsabilità e di poter esprimere una giustizia autentica fatta sul posto.

Mi rendo conto – lei lo ha giustamente citato – che in occasione dei fatti avvenuti in Germania, l'Italia ha usufruito di questa clausola, per cui i fatti sono stati giudicati nel nostro paese. Però credo che, in termini generali, senza con ciò denunciare il Trattato, vadano negoziati con tutti gli Stati europei un comportamento e una prassi diversi da assumere di fronte a singoli fatti.

Così è da verificare – ma prendo atto che il Governo si è già mosso istituendo una Commissione mista – la possibilità di rinegoziare le modalità dell'intesa bilaterale per l'uso delle basi aeree. La sensazione dell'opinione pubblica è questa: le regole ci sono, ma non ci sono strumenti per farle rispettare, per cui o per prassi o per esibizionismo questi

piloti si sono comportati per troppo tempo in questo modo, senza il rispetto delle clausole e senza il rispetto delle persone che vivono in quelle terre.

Allora, rivolgo un invito forte al Governo in questa duplice direzione e cioè di valutare a livello internazionale, in applicazione del Trattato di Londra, una rinegoziazione con tutti gli Stati europei perchè si addivenga ad avere una giustizia sul posto; inoltre, rinegoziare l'intesa bilaterale (bene ha fatto il Governo a togliere il velo della segretezza perchè tutti sappiano cosa sta succedendo) affinchè si possa arrivare ad una definizione puntuale delle reciproche responsabilità e doveri, ma soprattutto perchè l'Italia abbia strumenti effettivi di verifica del rispetto dell'intesa raggiunta.

Infine, un pensiero va a quei morti che abbiamo visto insieme con l'allora presidente Prodi e con il ministro Flick; sono morti europei e quindi, anche da questo punto di vista, l'Italia deve rendersi conto che ha una responsabilità nei confronti degli altri Stati per quanto è accaduto. Chiedo inoltre che si accelerino le procedure del risarcimento dei danni, perchè anche questo ha il suo significato.

L'Italia ha erogato uno stanziamento suppletivo che non è ancora perfezionato; mi auguro che questo procedimento venga accelerato.

Certo, il risarcimento va anche definito in sede americana ed anche qui è necessario tutto il peso e la responsabilità dell'Italia all'interno dell'Alleanza per far sì che la giustizia americana proceda rapidamente alla liquidazione dei risarcimenti materiali.

Infine - l'ho lasciato per ultimo - vi è questo senso di frustrazione della giustizia non appagata. Non si tratta di vendetta, però poichè è accertato da tutti a livello internazionale che non si è trattato di una fatalità, non è stato un mero errore, ma vi è stata una grave violazione delle regole elementari, non è immaginabile che esista una giustizia al mondo dove ci si nasconde dietro le responsabilità e le necessità superiori dei trattati internazionali per dire che il fatto sussiste ma nessuno ne ha la responsabilità.

Io allora ho fiducia che questo Governo intraprenda tutte le azioni necessarie, anche forti, perchè un percorso nuovo, finché vige il trattato internazionale all'interno della giustizia americana, sia intrapreso affinché vengano individuati i responsabili e vengano giustamente puniti.

Dalle sue parole, signor Vice Presidente del Consiglio, non ho ancora capito se ciò sarà mai possibile per le regole della giustizia americana, perchè di fronte ad una sentenza inappellabile questo discorso, da quel punto di vista, è chiuso.

È immaginabile un procedimento che preveda, attraverso le regole americane, di individuare altri soggetti, se quelli non sono stati responsabili? È questo l'interrogativo che mi pongo, perchè la sete di giustizia va oltre il risarcimento materiale, ma ho già preso atto, con soddisfazione, che il Governo sta facendo il possibile perchè si metta in moto un meccanismo affinchè ciò non si ripeta mai più.

DE CAROLIS Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CAROLIS. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, l'interrogazione che i Democratici di Sinistra hanno presentato sulla drammatica vicenda del Cermis non può che ribadire lo sconcerto ma anche l'indignazione, che è abbastanza diffusa in tutto il paese, per l'assoluzione dei piloti americani, colpevoli, a nostro parere, della morte di venti persone innocenti.

Noi condividiamo le argomentazioni e gli intendimenti espressi in Aula dal Governo per il tramite del vice presidente del Consiglio Mattarella; intendimenti ed argomentazioni che sono coerenti con la conferenza stampa congiunta di Clinton e D'Alema che vi è stata Washington. Meno coerente, me lo lasci dire, signor Vice Presidente del Consiglio, ci appare il comportamento del Presidente degli Stati Uniti, il quale ha riconosciuto la responsabilità del suo paese per l'accaduto, senza però esprimere giudizi di merito sull'assoluzione del capitano Richard Ashby. Qui non siamo di fronte ad una aberrazione della giustizia ma ad una vera e propria oscenità giudiziaria, di cui parlerò per il brevissimo tempo che mi è concesso.

Infatti, l'*escamotage* del processo in due tempi, avendo separato l'accusa di omicidio colposo plurimo da quella di aver ostacolato il corso della giustizia, lascia chiaramente presagire quale sarà l'esito finale, anche tenendo conto di una cooperazione che ci è stata promessa da parte degli Stati Uniti d'America, ma che non sortirà nulla di diverso rispetto a quello che prevediamo. Non vogliamo scommettere, non vogliamo fare alcun tipo di previsione scontata, però riteniamo che l'ufficiale di rotta verrà assolto per non aver commesso il fatto; il comandante pilota – proprio se gli andrà male – si prenderà una misura disciplinare e amministrativa per aver smarrito una prova della sua riconosciuta innocenza, una prova comunque irrilevante in quanto di non più accertabile fondatezza.

Questa situazione ha anche indubbiamente agevolato alcuni pronunciamenti del nostro presidente del consiglio D'Alema, il quale ha proclamato fieramente che giustizia va ancora fatta e che i responsabili della strage vanno tutti chiaramente identificati, anche al di là di quelli che erano sull'aereo, e puniti.

Allora cosa fare? Anzitutto, esplorare tutte le possibili vie di appello, anche quelle di carattere internazionale, per arrivare ad un nuovo processo che vada a sanare la pericolosità della sentenza attuale, una sentenza che, se fosse stata pronunciata da un giudice federale – lasciatemelo dire – questi sarebbe stato a sua volta processato o quanto meno radiato dall'albo.

Occorrerà elaborare nuovi codici di sicurezza per i «rambo» statunitensi in missione in quella che viene chiamata «la terra dei vitelli», anche perché non è sempre detto che i percettori di volo a bassa quota debbano ulteriormente abbassare il livello dei loro voli.

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

(Segue DE CAROLIS). Occorrerà infine rivedere i protocolli di Londra sulla giurisdizione USA in materia di reati commessi dai militari americani in Italia.

Noi abbiamo fiducia su quello che sarà l'operato del Governo. Per la prima volta abbiamo visto affrontare con determinazione ed impegno questa immane tragedia, non solo tenendo conto del giusto risarcimento dei danni alle vittime ma anche tenendo alto il prestigio del nostro paese.

D'ONOFRIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ONOFRIO. Signor Presidente, onorevole Vice Presidente del Consiglio, stamani, prima della seduta, ho avuto modo di parlare con il collega Tarolli per le ultime notizie raccolte in Trentino in ordine ai procedimenti penali in corso negli Stati Uniti, all'applicazione degli accordi internazionali e a cosa si può fare seriamente, e non soltanto a parole, per ottenere il riconoscimento delle responsabilità del disastro che ha causato la morte di tante persone nel febbraio 1998, perché questo è un dato di fatto.

È certo che quei morti non sono morti per caso. È certo che quelle morti sono da far risalire a responsabilità di qualcuno ed è ancora in qualche misura indefinita – mi permetto di dire – l'azione di questo Governo per l'accertamento di tali responsabilità.

Le interrogazioni presentate, anche la nostra, la 3-02694, assai semplice ed essenziale, sull'accertamento della verità, tende a questo dato di fatto.

Primo punto: prima dell'incidente sono state fatte da parte italiana e da parte statunitense le cose che andavano fatte per evitare il disastro? Esistono atti della nostra autorità politica o della nostra autorità militare che rendano credibile la possibilità, sia da parte nostra che da parte dei piloti americani, che l'incidente non avvenisse? Restiamo ancora in attesa di qualche dato preciso da questo punto di vista perché avere impedito quel disastro avrebbe evidentemente comportato un tipo di responsabilità diverse da parte di chi lo ha causato.

Noi abbiamo l'impressione e il timore che vi sia stata – come diceva prima il collega Gubert – un'intollerabile assuefazione sia ai voli radenti, sia alle non sufficienti indicazioni sulle carte di volo, sia all'organizzazione dei voli medesimi.

Questo è fondamentale dal punti di vista dell'accertamento della verità: prima del disastro che cosa è stato fatto, e da chi, per impedire il disastro medesimo?

Non siamo soddisfatti per questa risposta carente ed anche insufficiente rispetto allo stesso accordo di Londra. Non mettiamo in discussione, infatti, che vi siano ragioni di reciprocità e che queste ragioni tra l'Italia e i paesi stranieri, i cui militari operano in Italia, fanno sì che questi ultimi diventino titolari del potere giurisdizionale, ma non siamo in presenza di una chiara percezione giurisdizionale della competenza straniera. Noi non siamo convinti dei procedimenti penali in corso negli Stati Uniti, e questo è il punto più interessante della risposta del Governo oggi. Abbiamo registrato un'indignazione per la sentenza di assoluzione e vorremmo, ovviamente, seguire con maggiore attenzione gli altri procedimenti penali, perché la giurisdizione statunitense opera in termini diversi da quella italiana e potrebbe condurre, attraverso altri procedimenti penali, ad accertare o almeno a rendere possibile l'accertamento della verità del fatto in termini diversi dalla responsabilità penale del singolo pilota. Su questo vorrei essere preciso. Noi non abbiamo alcuna intenzione di ritenere necessariamente responsabile quel pilota. Siamo certi però che vi sia la responsabilità penale di qualcuno, perché la strage non è capitata per caso.

Per quanto riguarda l'accertamento di queste altre responsabilità, abbiamo notato una sorta di scaricabarile. È certo che non vi siano responsabilità nazionali di nessun tipo? Siamo certi che da questo punto di vista tutte le responsabilità ricadono sulle Forze armate straniere? È certo che noi abbiamo cooperato nella misura necessaria per impedire questo disastro e per fare altrettanto in seguito?

L'ultimo punto, sul quale il Governo sembra più orientato di quanto non lo sia in riferimento all'accertamento delle responsabilità, concerne le azioni da intraprendere per il futuro. A noi sembra che il successo politico straordinario che l'Alleanza militare NATO ha registrato, anche attraverso la dissoluzione dell'avversario storico, cioè del sistema militare sovietico, comporti una revisione dei rapporti internazionali, proprio per il successo ottenuto. Quindi nessun sentimento vetero-antiamericano, che pure è stato diffuso a piene mani nel nostro paese nei confronti della NATO in passato; al contrario. Noi vorremmo che il Governo italiano assumesse un'iniziativa non per una revisione bilaterale dell'accordo, ma perché la presenza di militari stranieri sul territorio europeo – unificato dal punto di vista della moneta – avesse le stesse caratteristiche ovunque, cioè che vi fosse un accordo tra i paesi dell'Unione europea e gli Stati Uniti o altri paesi extracomunitari in modo che non vi siano esenzioni dalla giurisdizione domestica diverse da uno Stato all'altro e, soprattutto, che non vi sia il timore – emerso anche stamane – che il ricorso alla giurisdizione straniera, in questo caso quella statunitense, che ha del risarcimento della vittima un'idea diversa da quella della giurisdizione italiana, ma che potrebbe essere diversa anche da quella della giurisdizione tedesca, finisca con il comportare un diverso valore della morte, dal punto di vista penale e personale, a seconda del paese in cui è capitato l'incidente.

Quindi, signor Vice Presidente del Consiglio, noi riteniamo che un'iniziativa politica in ambito europeo, non puramente parolaia – ripeto – ma sostanziale dovrebbe essere assunta dal nostro Governo per far sì che i rapporti internazionali, soprattutto con le Forze armate non europee, avvenissero all'insegna di principi europei comuni.

Per quanto riguarda il passato, siamo insoddisfatti perché abbiamo il timore che il Governo non abbia potuto accertare l'assoluta inesistenza di responsabilità oggettive, anche nostre, o nel caso americane, per impedire l'incidente medesimo.

Vorremmo ascoltare ancora il Governo in futuro quando, completati tutti i procedimenti penali statunitensi, potremmo ancora capire che è possibile accertare la verità che, come abbiamo sentito, sta a cuore anche al Governo: questo però non può essere soltanto un fatto ottativo, ma deve diventare anche un fatto di iniziativa politica.

MARCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCHETTI. Signor Presidente, credo che il presidente D'Alema si sia fatto interprete efficace, nel momento in cui si è conosciuta la sentenza di assoluzione pronunciata dalla Corte marziale militare degli Stati Uniti, in relazione alla vicenda di cui ci stiamo occupando: con fermezza ha rivendicato giustizia, e credo che questo sia l'obiettivo di tutti noi di fronte a tante vittime innocenti, a questi morti europei, com'è stato ricordato, vittime di tale strage.

Ritengo che le parole pronunciate questa mattina dal vice presidente Mattarella, sulla linea di quanto già il Presidente del Consiglio dei Ministri ha dichiarato alle Camere, confermino, da un lato, l'impostazione seguita dal Governo su tale vicenda e contengano, dall'altro, soprattutto nelle parti in cui parzialmente si discostano – se ho ben compreso – dalle dichiarazioni rese dal presidente D'Alema davanti alla Camera, un elemento di riaffermazione più tradizionale del quadro degli accordi all'interno dei quali la vicenda di cui ci occupiamo si inserisce. Ma mi pare di notare anche una qualche contraddizione; infatti se, da un lato, il vice presidente del Consiglio questa mattina ha affermato che, nel consegnare alcuni documenti alla magistratura e alle stesse Commissioni difesa di Camera e Senato, si prende atto in qualche modo che una fase storica è definitivamente tramontata, poi – mi sembra di notare sempre nelle sue stesse parole – ha proceduto ad una riaffermazione più tradizionale del carattere delle alleanze, senza cogliere a sufficienza la novità della fase alla quale più di un intervento di questa mattina ha fatto riferimento.

In relazione a tale vicenda il problema che si pone certamente è prima di tutto la ricerca dell'affermazione della giustizia, ma è anche quello, poi, di uno sviluppo delle conseguenze che derivano dalla vicenda stessa, nel senso di una riflessione in ordine agli accordi così come sono stati configurati in passato e come invece dovrebbero configurarsi nella fase storica diversa nella quale attualmente ci troviamo e verso la

quale soprattutto dobbiamo muoverci. Quindi, è assolutamente necessaria la ricerca di un'affermazione di giustizia e di un risarcimento morale e materiale di queste vittime.

È necessaria una linea molto ferma da parte del Governo e mi pare che su questo punto vi sia stata, anche se al riguardo devo fare qualche osservazione. Certo, tutto il Governo appare unito nella ricerca della verità e della giustizia, ma vorrei sottolineare alcune dichiarazioni del Ministro della difesa riportate oggi dal quotidiano «il Messaggero». Proprio il Ministro della difesa ha un preciso incarico in questo punto del confronto in atto fra il nostro paese e gli Stati Uniti; deve compiere alcuni atti e verifiche insieme al suo omologo collega americano (e ricordo che è già stato nominato un nostro militare incaricato di questi compiti). Ebbene, il Ministro della difesa avanza una ipotesi inquietante, secondo la quale la responsabilità, che di qualcuno pure deve essere, potrebbe essere delle regole: in altre parole, afferma il Ministro, la responsabilità della strage – così è riportato testualmente da «il Messaggero» di questa mattina – risiede in un sistema di regole forse non più adeguate a disciplinare le attività di addestramento militare. Se dovesse passare una tesi di questo tipo, nessuno sarebbe responsabile soggettivamente, né il pilota né altri, bensì le regole che risultano inadeguate. Ora, un punto è chiaro, che potrebbe esserci la necessità di accertare tutte le regole e le disposizioni date anche dall'autorità militare italiana; come diceva il senatore D'Onofrio, potrebbe esserci la necessità di accertamenti in ordine ai comportamenti precedenti, se siano stati adeguati o meno, e su questo sono aperte alcune inchieste.

Ma il Ministro della difesa, che in questo momento è incaricato di un compito molto delicato, prospetta l'ipotesi che la responsabilità potrebbe essere semplicemente di un sistema di regole inadeguate: ora, un conto è dire che si possono ricercare ulteriori regole, che peraltro occorre perfezionare in continuazione e che mai sono sufficienti e vanno adeguate alle necessità, altro è limitarsi ad affermare – in una fase come questa, lo ripeto, in cui il Ministro della difesa ha un preciso incarico – che sussiste un sistema di regole forse non adeguate. È una tesi che porta direttamente allo scagionamento non solo del pilota ma anche di altri soggetti che, attraverso altri procedimenti che si prospetta siano in corso, potrebbero risultare responsabili di quanto è accaduto.

Occorre ribadire ancora una volta, e qui è stato fatto, che bisogna ricercare con fermezza la giustizia ma allora, se le dichiarazioni di stamattina de «il Messaggero» sono esatte, bisogna che all'interno del Governo vi sia, almeno per una questione così delicata, una maggiore unità di atteggiamenti.

Come è stato sottolineato nelle varie interrogazioni e negli interventi dei colleghi, occorre rivedere le clausole sulla giurisdizione, quanto meno in una chiave di una riconsiderazione della reciprocità dei rapporti fra Europa e Stati Uniti.

Ritengo che anche questa vicenda – proprio perché spesso diciamo che l'Europa non deve essere soltanto un momento finanziario o economico, ma deve essere momento politico – ci induca ad una riflessione europea per una revisione del complesso degli accordi che sono in

atto con gli Stati Uniti d'America che, certamente, debbono restare un paese amico nei cui confronti non va agitata nessuna forma di antiamericanismo, ma rispetto al quale, nella nuova fase in cui ci troviamo, credo che vada rivendicata con forza questa autonomia e indipendenza nazionale ed europea.

Sotto questo profilo occorre operare una distinzione tra le basi NATO e quelle americane, e debbo dire che il tono di riconferma delle tradizioni – che ho riscontrato nelle parole del Vice Presidente del Consiglio – si discosta dall'esigenza di una risposta alla domanda da me posta in ordine alla presenza di basi americane nel nostro territorio nazionale.

Riguardo a tali questioni segnalo pertanto la necessità che il confronto vada avanti e che non ci si limiti a fotografare la situazione esistente. Riteniamo infatti che si tratti di questioni di fondo caratterizzanti di una maggioranza e di una linea politica, e quindi seguiremo l'azione del Governo e le iniziative che porterà avanti innanzitutto per quanto riguarda la vicenda di cui ci stiamo occupando, al fine di assicurare – come è stato chiesto da tutti i colleghi – giustizia e risarcimento alle vittime di questa strage, ed anche per verificare se il Governo è in grado di portare il proprio contributo allo sviluppo di una situazione più generale dei rapporti internazionali. Infatti, rispetto a tale situazione il tema degli accordi militari riveste indubbiamente una grande importanza proprio al fine di valutare se un paese è veramente autonomo ed indipendente, capace di collaborare con i propri alleati in condizioni di parità, ed altresì in grado di dotarsi – rispetto a una fase storica che lo stesso vice presidente Mattarella ha dichiarato definitivamente tramontata – di nuovi strumenti onde garantire la sicurezza del paese, senza affidarla agli americani, quasi fossimo una loro colonia, bensì collaborando in un quadro di alleanze nel quale la nostra autonomia e la nostra indipendenza deve essere fuori discussione.

PRESIDENTE. Ringraziamo il vice presidente Mattarella per il suo intervento. Lo svolgimento delle interrogazioni sulla vicenda del Cermis è così esaurito.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni su materie di competenza del Ministro dei trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazione su materie di competenza del Ministro dei trasporti.

Ha facoltà di parlare il senatore Lauro per svolgere l'interpellanza 2-00394.

LAURO. Signor Presidente, poichè la mia interpellanza era rivolta, fra gli altri, non solo al Ministero dei trasporti ma anche a quelli della sanità e, in particolare, dell'ambiente, mi sarei aspettato una risposta anche da parte dei rappresentanti di questi ultimi due Dicasteri.

L'interpellanza riguarda una risorsa esistente in Italia che non è affatto utilizzata: la risorsa «mare», rispetto alla quale nel nostro paese si registra un notevole ritardo culturale. Il mare è di tutti; avere un mare pulito è un diritto di una nazione civile e non sporcarlo è un dovere di uno Stato che vuole vivere di turismo. I turisti devono poter bagnarsi «ad occhi aperti», conoscendo in tempo reale la salute del mare, spiaggia per spiaggia.

Sulla qualità delle acque, sulla depurazione e sulla balneabilità dei mari – a parte qualche «Goletta rossa» o «verde», che spinge e sposta i batteri in base al colore politico dei sindaci – vi è il vuoto pneumatico della progettualità da parte del Ministero dell'ambiente e la mancanza di organizzazione da parte delle agenzie a ciò preposte.

Il mare che circonda il nostro paese e che isola porzioni importanti di territorio è scarsamente rispettato dall'attuale Governo. Vi sono solo pochi lampi di sterile propaganda, come, ad esempio, i ripetuti annunci sull'intenzione di realizzare parchi marini sulla cui gestione, fruizione, organizzazione e perimetrazione non si dice nulla, annunci ai quali non fa seguito alcun progetto concreto di rilievo.

Il caso che ho prospettato è quello del Golfo di Napoli, che rappresenta una delle aree più importanti del nostro territorio. Ebbene, proprio in questo stupendo Golfo è stato stipulato un accordo tra il comune di Napoli, le Ferrovie dello Stato e la TAV, nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali, per creare il più grande impianto di manutenzione e di pulizia attualmente esistente di quei treni speciali, per il cui funzionamento è necessario ricorrere all'uso di additivi chimici.

Si prevede quindi di scaricare nel Golfo di Napoli tutte le *toilette* dei treni italiani, con i relativi additivi chimici. Quali soluzioni, quali iniziative, quali garanzie si prospettano per rimediare a tutto questo? Per questi motivi, questa mattina mi aspettavo dai Ministeri della sanità e dell'ambiente risposte precise a queste domande.

Spero che il Sottosegretario per i trasporti possa riferire che non esiste un problema di questo genere. Non vorrei che si ricorresse a stratagemmi soliti quale, ad esempio, l'innalzamento, per decreto, dei limiti della soglia di inquinamento, onde far diventare, dalla sera alla mattina, il mare balneabile.

Nel frattempo questo Governo continua a criminalizzare il commerciante e l'albergatore che hanno lasciato il coperchio del cestino dei rifiuti un pò obliquo oppure il barista cui è caduto il berretto.

Noi vorremmo invece che, per assicurare la depurazione delle acque su tutto territorio nazionale, non solo vi fossero infrastrutture idonee, ma soprattutto (al di là dei vari passaggi di conferenza in conferenza, nelle quali si sostiene che tutto procede bene) che si disponesse di dati precisi, momento per momento, giorno per giorno, su questa area che è importantissima.

Tra l'altro, mi aspetto che il Ministro del lavoro, sempre attraverso il Sottosegretario, risponda se vi sono esuberi di lavoratori nelle Ferrovie dello Stato nella regione campana e in altre aree del paese; in caso di risposta affermativa, vorrei sapere anche come si intenderà procedere per far fronte alla situazione.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, in relazione alle problematiche sollevate nell'interpellanza dei senatori Lauro e Novi 2-00394, dalle notizie acquisite dalle amministrazioni interessate nonché dalle F.S. S.p.A., dalla regione Campania e dal comune di Napoli, è risultato quanto segue.

In data 9 maggio 1996 (nell'ambito della Conferenza dei servizi convocata dal Ministero dei trasporti e della navigazione), è stato approvato il progetto di ingresso a Napoli della linea per l'alta velocità, progetto che era stato modificato ed integrato dalla F.S. S.p.A. in conseguenza delle prescrizioni avanzate dal comune di Napoli in merito al ridimensionamento dei capannoni dell'impianto dinamico polifunzionale.

In pari data, è stato stipulato anche l'accordo quadro per l'attuazione degli interventi sulla rete ferroviaria delle aree napoletane tra il comune di Napoli, la F.S. S.p.A. e la TAV S.p.A.

Il progetto approvato prevede – come detto – anche la realizzazione di un impianto dinamico polifunzionale composto da due capannoni denominati MAV e MBV più un fabbricato tra i due capannoni, il tornio in fossa, gli spogliatoi e le gallerie di lavaggio per complessivi 550.000 metri cubi.

Per criteri di economicità del servizio, F.S. e TAV hanno inteso collocare tale impianto di pulizia e manutenzione nell'area ferroviaria già destinata al dismesso parco merci «Traccia», nell'ambito della stazione di Napoli centrale.

La regione, invero, aveva espresso una preferenza per la dislocazione dell'IDP nell'area della stazione di Afragola; tuttavia, preso atto delle motivazioni di F.S. e TAV e della competenza primaria in argomento dell'amministrazione comunale di Napoli, ha infine concordato con il progetto già accettato in data 9 maggio 1996.

Per gli scarichi dell'IDP è stato previsto l'utilizzo delle fognature urbane ed in particolare del collettore Sbaudone ex PS3 la cui gestione, nell'ambito Napoli Volturno, è rimessa al consorzio dei comuni.

Infatti, con riferimento alla natura dei reflui derivanti dalla svuotatura delle strutture igieniche ubicate nelle carrozze ferroviarie, va precisato che essi sono da assimilarsi a scarichi di tipo civile e che la loro natura è meramente biologica, in quanto le ritirate presenti sui rotabili che interessano l'impianto in parola non prevedono trattamenti chimici dei reflui medesimi.

Tale valutazione è ulteriormente convalidata dal Ministero della sanità il quale, ad ulteriore riprova, osserva che la normativa concernente la tutela delle acque e la gestione degli scarichi appare particolarmente omogenea.

Infatti, la legge 10 maggio 1976, n. 319, in materia di tutela delle acque dall'inquinamento, coinvolge «gli scarichi di qualsiasi tipo, pubblici e privati, diretti e indiretti, in tutte le acque superficiali e sotterranee, interne e marine, sia pubbliche che private, nonché in fognature nel suolo e nel sottosuolo».

In particolare, poi, le norme riguardanti le acque reflue sono contenute nella legge 5 gennaio 1994, n. 36, i cui articoli 6 e 7, ai fini del trattamento e riutilizzo delle acque reflue, investono il Dicastero dell'ambiente, di concerto con altri Ministeri interessati, della predisposizione di una serie di strumenti normativi: in tal senso, nel corso del 1998 si sono svolte numerose riunioni presso la Presidenza del Consiglio dei ministri – politiche comunitarie – intese alla definizione di uno schema normativo su qualsiasi tipo di acque reflue, destinato a garantire il pieno recepimento della direttiva 91/271/CEE del 21 maggio 1991, in materia *de qua*.

Quanto poi ai reflui derivanti dalle lavorazioni previste nell'IDP di Napoli, la società Ferrovie dello Stato ha precisato che, in una prima fase di attività dell'impianto, non si sarebbero verificate lavorazioni implicanti produzione di reflui industriali da trattare. A regime, pur in presenza di una scarsa produzione di reflui industriali, dato il tipo di attività di manutenzione (controlli e sostituzioni di componenti) e di lavaggio esterno di cassa e sottocassa dei rotabili, l'impianto provvederà comunque la raccolta e il trattamento dei reflui attraverso l'attuale depuratore, preventivamente potenziato e collegato, della vicina Officina M.V. di Napoli centrale ovvero prevederà la realizzazione di un nuovo depuratore a servizio dell'IDP.

Per quanto riguarda l'attività di bonifica del materiale rotabile accantonato, con problematiche di amianto, sul territorio nazionale, essa al 31 dicembre 1998 è pervenuta a circa 5.500 unità, di cui circa 2.000 carri.

Nella circoscrizione dell'ex compartimento di Napoli, in seguito all'attività di bonifica, il parco dei rotabili con isolamento termoacustico o con particolari impicanti possibile presenza di amianto, si è ridotto, al 31 dicembre 1998, a 114 carrozze e mezzi di trazione e 39 carri, per un totale di 153 rotabili.

La produzione del settore sta consentendo l'avvio alla bonifica, previsto entro il prossimo mese di aprile, di tutti i rotabili con isolamento termoacustico in amianto accantonati nella citata giurisdizione di Napoli.

Quanto, infine, al quesito concernente la previsione di eventuali esuberi nell'area napoletana di lavoratori delle F.S. S.p.A., la società ha comunicato che, non essendo state ancora definite con le organizzazioni sindacali le trattative per la definizione delle esigenze di personale per alcune strutture, che per adesso hanno, peraltro, il maggior numero di risorse umane (oltre 4.500 unità), al momento non può essere qualificato il numero degli stessi.

Per la problematica in questione si fa, tuttavia, presente che le trattative sono in corso con le organizzazioni sindacali e che a giorni si terrà un'ulteriore riunione per definire il fabbisogno organico da cui potrà essere dedotto il numero degli eventuali esuberi.

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, mi domando a cosa serva presentare interpellanze ed interrogazioni quando poi le risposte devono essere queste. Noi non riusciamo ad avere risposte chiare e precise: si glissa su tutto. La gente non può far altro che rivolgersi alla magistratura ed a questo punto inviterò le associazioni, che sono molto preoccupate per tale vicenda – soprattutto «Il cittadino non suddito», «Consulta Italia per il lavoro» e «Sud futuro» – a seguire tale strada; lì troveranno certamente più accoglienza e forse qualcosa inizierà a funzionare in questo paese. Purtroppo, infatti, il Governo è latitante, evidentemente è troppo preso dal parlare di gatti *felix* e di gatti mammone, di ulivi e di cavoli e non può rispondere ad esigenze che i cittadini invece ritengono essenziali per la loro salute, per il loro benessere e per il loro sviluppo futuro. È allora opportuno che si rivolgano alla magistratura, perchè a questo punto per noi politicamente è inutile presentare proposte di legge o atti di sindacato ispettivo perchè mi sembra assurdo continuare ad assistere a questa farsa, dove noi avanziamo delle richieste e invece ci viene risposto con altro.

È opportuno a questo punto diventare giornalisti, perchè forse si sa di più, visto che il Governo è reticente in Aula, mentre all'esterno interviene in maniera completamente diversa. È inutile restare nel Parlamento della Repubblica, perchè così non serve assolutamente a nulla.

Mi dichiaro pertanto insoddisfatto; nonostante ciò, non presenterò nessun'altra interrogazione in materia perchè mi sembra completamente inutile farlo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00531, presentata dal senatore Magnalbò.

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, con riferimento alla problematica relativa alla soppressione dei passaggi a livello nel comune di Porto Recanati, si fa presente che fin dal 1988 venne studiata la soluzione di prevedere tre sottovia, di cui una carrabile.

A seguito di approfondimenti, intesi anche a contenere i costi di realizzazione, venne deciso, in accordo con il comune, il concessionario e gli altri enti competenti, di sostituire il sottopasso carrabile con il cavalcavia ferroviario e di provvedere alla costruzione di due sottopassi ciclabili, definendone le dimensioni e la forma, anche con la partecipazione di rappresentanti del comitato cittadino all'uopo costituitosi.

Dette opere sono state completate ed aperte al pubblico transito a partire dal mese di giugno 1998.

Al fine di una più completa esposizione, si riassumono di seguito le fasi salienti della vicenda, che ha portato alla realizzazione delle opere in parola.

Per la soppressione dei passaggi a livello del comune di Porto Recanati il concessionario definì nel 1988 la progettazione di tre sottovia, di cui uno carrabile al chilometro 232+032 (via Galilei) di dimensioni nette interne di metri 9,25 x 5,23 e due pedonali-ciclabili ai chilometri 231+054 (via Loreto) e 232+657 (via De Gasperi) in asse ai passaggi a livello esistenti, secondo le indicazioni fornite dal Comune. Il suddetto intervento fu stimato per un importo complessivo di 13,5 miliardi circa.

L'elevato costo delle opere era dovuto principalmente alla realizzazione del sottovia carrabile in quanto le indagini geognostiche effettuate avevano rilevato la presenza di falde freatiche all'interno di terreni ad elevata permeabilità che richiedevano la realizzazione di particolari opere specialistiche.

Al fine di ridurre il costo delle opere, superiore ai livelli medi di spesa per la soppressione di passaggi a livelli in genere ed alle disponibilità finanziarie del comune e delle Ferrovie, la cooperativa Muratorie e Cementisti S.r.l. e le Ferrovie, d'intesa con gli organi tecnici del comune di Porto Recanati, elaborarono una nuova soluzione progettuale che prevedeva, in alternativa al sottovia carrabile, la realizzazione di un cavalcavia, fermo restando i due sottopassi pedonali-ciclabili previsti nel progetto originario, per un costo complessivo pari a circa 7 miliardi, di cui 2,5 posti a carico del comune.

I progetti delle opere, elaborati nel pieno rispetto delle disposizioni normative vigenti, sono stati approvati dal Consiglio comunale unitamente alla convenzione che regola i rapporti tra le F.S. S.p.A. e il comune medesimo; sono stati dichiarati dalla regione Marche conformi alle norme urbanistiche vigenti nel comune e compatibili con la valutazione di impatto ambientale.

I lavori sono iniziati in data 10 settembre 1996.

Detti progetti hanno poi subito alcuni aggiornamenti migliorativi per recepire le osservazioni formulate in merito dal comitato degli utenti, modifiche che si possono riassumere in: sottopassi pedonali (ampliamento della larghezza dei sottovia pedonali da metri 2,50 a metri 3,50; ampliamento della larghezza delle rampe lato mare a metri 2,50 per quella di via Loreto e a metri 3,00 per via De Gasperi con l'ampliamento dei raggi di curvatura in corrispondenza dei cambi di direzione; introduzione di rampe di scale della larghezza minima di metri 2,00, in corrispondenza di tutti gli imbocchi); cavalcavia (miglioramento di un raccordo stradale per consentire agli abitanti del quartiere sito in Via Sorcinelli di raggiungere il cavalcavia senza transitare sulla strada statale 16 «Adriatica»).

Le Ferrovie dello Stato S.p.A. assicurano che i costi sono risultati in linea con quelli precedentemente stimati.

MAGNALBÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAGNALBÒ. Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la risposta fornita ma purtroppo – non dipende da lui – si tratta di una risposta su questioni ormai antiche perché l'interrogazione fu presentata nel 1996.

Comunque, la vicenda è conclusa e quindi ringrazio nuovamente il Sottosegretario.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere alla successiva interrogazione 3-02045.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, la gestione commissariale governativa Ferrovie della Sardegna svolge servizio su ferro e su gomma su tutto il territorio regionale e, nell'ambito del comune di Alghero, svolge il servizio urbano.

A seguito di diniego di proroga da parte dell'assessorato regionale ai trasporti della regione Sardegna alla ditta Fara del servizio di collegamento fra la città di Alghero e l'aeroporto di Alghero Fertilia, lo stesso assessorato chiese alle Ferrovie sarde, in data 25 febbraio 1997, di esaminare la possibilità di assumere tale collegamento quale integrazione del servizio urbano della città, dal 1° marzo ed in via precaria.

Le Ferrovie della Sardegna, verificata l'ipotesi tecnica del collegamento ridimensionato secondo le reali esigenze, rappresentarono, in via informale, all'assessorato i costi aggiuntivi che tale nuovo servizio avrebbe comportato.

In data 26 febbraio 1997, il citato assessorato informò le ferrovie in argomento che eventuali spese potevano essere compensate con la soppressione di servizi a bassa frequentazione; ciò fu effettuato dalla gestione con la previsione di un positivo recupero dei costi, tenuto conto della modesta incidenza del collegamento con l'aeroporto (10 chilometri di corsa) nel contesto del servizio urbano.

Nei modi d'uso, le Ferrovie sarde richiesero alla regione l'autorizzazione all'istituzione dei collegamenti automobilistici, contestualmente alla modifica di esercizio dell'autolinea 317 Tiesi-Giave stazione-Villanova M.-Alghero.

La regione dispose tale autorizzazione con decorrenza 1° marzo 1997 con comunicazioni del 28 febbraio 1997, confermate poi con decreti del 3 aprile 1997, a seguito anche dell'esito positivo della prova effettuata congiuntamente tra Ferrovie della Sardegna, regione e motorizzazione, al fine di ottenere il nullaosta tecnico per la sicurezza.

Successivamente, la gestione propose all'assessorato ai trasporti la modifica di esercizio delle autolinee Alghero-Alghero aeroporto, attese le mutate esigenze d'orario delle corse aeree. Tale modifica è stata regolarmente autorizzata dalla regione con decreto n. 143/2911 del 28 aprile 1997.

Da quanto sopra esposto, si evince che l'assunzione da parte della Ferrovie Sardegna del servizio automobilistico Alghero-Fertilia non comporta costi aggiuntivi essendo stati i maggiori oneri compensati con la soppressione di servizi di linea a bassa frequentazione.

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, ci troviamo di fronte a un fatto particolare: un'azienda offre un servizio, poi viene sostituita e attraverso questo passaggio il costo complessivo rimane uguale perché vengono tagliati altri collegamenti.

Per la verità, il modo di agire delle ferrovie in concessione della Sardegna mi sembra del tutto estraneo e il servizio sostitutivo mi pare interpretato in maniera un po' estesa.

Non conosciamo i costi di ogni singolo intervento, né l'analisi costi-benefici di questa azienda, eppure sappiamo che tutti i costi delle ferrovie vanno ridotti e tenuti sotto controllo per essere in linea con la media europea. La direttiva concernente le linee guida per il risanamento delle Ferrovie dello Stato e che riguarda anche quelle minori, dovrebbe portare ad una riduzione dei costi per renderli più rispondenti a quelli effettivi. Ma come possiamo fidarci se, proprio in questi giorni, è scoppiato il problema dei prezzi elevatissimi praticati dalle Ferrovie, spropositati rispetto a quelli di mercato? Non possiamo certo essere tranquilli.

Invitiamo, pertanto, il Sottosegretario a intervenire per darci maggiori lumi su tale situazione, mostrando la sua disponibilità a ricevere, eventualmente, l'associazione nazionale di categoria per conoscere nel dettaglio il problema. In tal modo potremmo evitare di intervenire con ulteriori interrogazioni parlamentari e il Sottosegretario potrebbe invece dire all'associazione nazionale di questi vettori che non c'è stato nessun problema in tal senso e che la questione poteva essere risolta, così come poi è effettivamente avvenuto. Ciò eviterebbe la presentazione di nuove interrogazioni sulle quali riceveremmo risposte, come al solito, molto aleatorie e di far attendere tutte quelle persone che si aspettano di ricevere delle risposte che potrebbero essere date, invece, per iscritto o in maniera meno formale.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interpellanza e 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 pervenute alla Presidenza.

MAGGI, *ff. segretario, dà annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.*

**Ordine del giorno
per le sedute di martedì 16 marzo 1999**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 16 marzo, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni su questioni connesse alle dichiarazioni del collaboratore di giustizia Cosimo Cinfeta.

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

– Disposizioni in materia di elezione degli organi degli enti locali (1388-bis).

– LUBRANO DI RICCO ed altri. – Modifiche alla legge 25 marzo 1993, n. 81, sull'elezione diretta del sindaco, del presidente della provincia, del consiglio comunale e del consiglio provinciale (1369).

(Relazione orale).

III. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni in materia di perequazione, razionalizzazione e federalismo fiscale *(Collegato alla manovra finanziaria) (Voto finale finale con la presenza del numero legale) (3599).*

IV. Dichiarazioni di voto congiunte e votazioni finali, dalla sede redigente, dei disegni di legge:

1. Disposizioni in materia di prelievi e di trapianti di organi e di tessuti *(Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione, con modificazioni, del disegno di legge già approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei senatori Provera; Napoli Roberto ed altri; Di Orio ed altri; Martelli; Salvato; Bernasconi ed altri; Centaro ed altri e di un disegno di legge di iniziativa popolare; del disegno di legge già approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Napoli Roberto ed altri e Di Orio ed altri; dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caveri; Balocchi; Delfino Teresio; Mussolini; Polenta ed altri; Saia ed altri; Bono; Saia ed altri; del disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale della Valle D'Aosta; del disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale dell'Abruzzo; del disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale delle Marche e di un disegno di legge d'iniziativa popolare) (55-67-237-274-798-982-1288-1443-65-238-B).*

2. FUMAGALLI CARULLI ed altri. – Riconoscimento del Registro italiano dei donatori di midollo osseo (941).

– TERRACINI. – Istituzione del Registro italiano dei donatori volontari di midollo osseo (1152).

– AVOGADRO ed altri. – Riconoscimento del Registro italiano dei donatori di midollo osseo (1432).

– MANIERI ed altri. – Riconoscimento del registro italiano dei donatori di midollo osseo (1700).

– BRUNI ed altri. – Istituzione delle banche di sangue di cordone ombelicale (2658).

La seduta è tolta (ore 10,35).

Allegato A

INTERROGAZIONI SULLA VICENDA DEL CERMIS

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

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

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

se il Governo italiano non ritenga di esaminare l'interpretazione data dell'accordo ed ogni altra possibilità legale al fine di garantire la

prosecuzione in Italia dell'azione giudiziaria volta ad accertare il grado di responsabilità della tragedia di tutti coloro che in modo diretto o indiretto possono aver concorso al suo verificarsi, ivi compresi gli addebiti relativi a malfunzionamento degli strumenti di volo e alle istruzioni di volo (altimetri, carte) che la corte marziale USA ha ritenuto esimenti la responsabilità del pilota.

ANDREOLLI, ROBOL. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* (3-02675)

– Premesso: (9 marzo 1999)

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

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

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

si chiede di conoscere:

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

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

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

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

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

che i familiari delle vittime chiedono con fermezza giustizia;

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

si chiede di conoscere:

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

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

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

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

(3-02694)

(11 marzo 1999)

premessi:

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

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

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

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

(3-02695)

(11 marzo 1999)

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

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

si chiede di conoscere:

le valutazioni del Governo sulla vergognosa sentenza;

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

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

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI SU MATERIE
DI COMPETENZA DEL MINISTRO DEI TRASPORTI

Interpellanza

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

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

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

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

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

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

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

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

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

gli interpellanti chiedono di conoscere:

se quanto sopra esposto corrisponda a verità;

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

se il Ministro dei lavori pubblici sia venuto a conoscenza dell'accordo intercorso tra il comune di Napoli e le Ferrovie dello Stato spa e in tal caso se non intenda rivedere la propria posizione in merito al disinquinamento del Golfo di Napoli, ormai di fatto diventato un caso «nazionale», ed in particolare per le acque costituite dai liquami biologici che derivano dallo svuotamento delle ritirate della linea alta velocità delle Ferrovie dello Stato nella fognatura comunale Sbaudone, che attualmente non è dotata di idoneo impianto di depurazione, e la cui attivazione non risulta più prevista per la fine del 1998;

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

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

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

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

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

Interrogazioni

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

(3-00531)
(10 dicembre 1996)

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

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

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

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

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

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

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

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

che, con delibera n. 70 del 2 luglio 1992, il consiglio comunale approvò una variazione nelle modalità di accesso al sottovia di via Galilei e una variazione della quota parte a carico del comune pari a lire 1.700.000 milioni per i diversi costi derivanti dalla variante;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'interrogante chiede di sapere:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'interrogante chiede di conoscere:

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

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

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

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

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

ERRATA CORRIGE

Nel Resoconto sommario e stenografico della 567ª seduta, dell'11 marzo 1999, *Allegato A*, a pagina 143, alla prima riga dell'emendamento 39.11 e alla terza riga dell'emendamento 39.800, l'articolo 83 deve leggersi come articolo 80.

Allegato B**Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della
Federazione italiana dei consorzi agrari,
variazioni nella composizione**

Il Presidente del Senato, in data 11 marzo 1999, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della Federazione italiana dei consorzi agrari il senatore Marini in sostituzione del senatore Rigo, dimissionario.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

In data 11 marzo 1999, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 5535. – Deputati BALOCCHI ed altri. – «Nuove norme in materia di rimborso delle spese per consultazioni elettorali e referendarie e abrogazione delle disposizioni concernenti la contribuzione volontaria ai movimenti e partiti politici» (3886) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 5593. – «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 gennaio 1999, n. 6, recante modifiche alle tabelle delle circoscrizioni giudiziarie a seguito dell'istituzione del comune di Montiglio Monferrato» (3887) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 5624. – «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1º febbraio 1999, n. 16, recante disposizioni urgenti per la conferma e la proroga dell'esercizio delle funzioni di giudice di pace» (3888) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Disegni di legge, annuncio di presentazione

In data 11 marzo 1999, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

ALBERTINI e GUERZONI. – «Nuove norme per la regolamentazione delle lotterie nazionali» (3884);

LAURO, LA LOGGIA, GERMANÀ e D'ALÌ. – «Norme relative ai collegamenti tra la Sicilia ed il continente» (3885).

Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

in sede deliberante:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):

«Disposizioni per l'organizzazione ed il finanziamento della prima Conferenza degli italiani nel mondo» (3848), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 7ª, della 10ª e della 11ª Commissione.

Il seguente disegno di legge è stato deferito

in sede referente:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione nel campo della cultura e dell'istruzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Federazione russa, fatto a Roma il 10 febbraio 1998» (3834), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 7ª Commissione;

alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

TOMASSINI ed altri. – «Celebrazioni per il centocinquantenario della nascita di Enrico Dell'Acqua» (3795), previ pareri della 1ª, della 3ª, della 5ª, della 7ª e della 11ª Commissione.

Disegni di legge, ritiro

In data 11 marzo 1999, il senatore Guerzoni ha dichiarato, anche a nome degli altri firmatari, di ritirare il disegno di legge: «Modifica alla legge 28 dicembre 1995, n. 549, in materia di eliminazione dei veicoli al godimento del diritto dei proprietari di case economiche e popolari» (3425).

Affari assegnati

È stato deferito alla 4ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, l'affare inerente il richiamo nella Forza armata di ufficiali medici operanti presso l'Arma dei Carabinieri e la Guardia di finanza.

Interpellanze

MACERATINI, BEVILACQUA, BOSELLO, CASTELLANI Carla, COZZOLINO, DANIELI, FISICHELLA, MAGGI, MANTICA, MONTELEONE, PALOMBO, PELLICINI, RECCIA, SPECCHIA, BASINI,

BONATESTA, BUCCIERO, CARUSO Antonino, CURTO, DE CORATO, FLORINO, MAGLIOCCHETTI, MARRI, MULAS, PASQUALI, PONTONE, SERVELLO, TURINI, BATTAGLIA, BORNACIN, CAMPUS, COLLINO, CUSIMANO, DEMASI, LISI, MAGNALBÒ, MEDURI, PACE, PEDRIZZI, RAGNO, SILIQUINI, VALENTINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che nel corso di una conferenza stampa in data 10 marzo 1999 il presidente di sezione della Corte dei conti dottor Luigi Schiavello ha comunicato che la sezione di controllo della Corte ha sollevato davanti alla Corte costituzionale un delicato conflitto di attribuzione nei confronti del Governo che con tre recenti decreti-legge ha sottratto qualsiasi potere di controllo gestionale sul CNR, sull'ASI e sull'ENEA da parte della Corte di conti;

che da quanto si apprende emerge la gravità dei provvedimenti governativi sia sotto il profilo dell'«eccesso di delega», posto che nessun atto del Parlamento autorizzava il Governo a sottrarre alla Corte dei conti il controllo sulla gestione di tali enti, sia sotto il profilo dell'opportunità politica atteso che le relazioni della Corte dei conti costituiscono l'unico punto certo di riferimento per il Parlamento che non può essere privato dell'importante ausilio della magistratura contabile che la Costituzione espressamente prevede all'articolo 100,

gli interpellanti chiedono di conoscere quale sia il parere del Governo medesimo sia sul conflitto di attribuzione sollevato dalla Corte dei conti sia sulle determinazioni che il Governo intenda assumere per eliminare questa grave limitazione dei poteri di riscontro della Corte dei conti e conseguentemente del Parlamento su aspetti così nevralgici dell'attività dei pubblici poteri.

(2-00774)

Interrogazioni

BUCCIERO, CARUSO Antonino. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – (Già 4-14452)

(3-02698)

D'ONOFRIO, BIASCO, BRIENZA, CALLEGARO, DENTAMARO, DE SANTIS, FAUSTI, NAPOLI Bruno, RONCONI, TAROLLI, ZANOLETTI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Considerato che l'interrogazione dei senatori Greco e altri del 30 settembre 1998 3-02282 non ha ancora avuto risposta nonostante l'estrema gravità dei fatti in essa indicati, gli interroganti chiedono di conoscere le ragioni, le responsabilità e gli orientamenti del Governo in merito.

(3-02699)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

WILDE. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, dell'ambiente, di grazia e giustizia e delle finanze.* – Premesso:

che il 19 gennaio 1999 è stata iscritta a ruolo d'udienza la causa per responsabilità amministrativa relativa alla vendita delle zolle del

manto erboso del campo di calcio dello stadio Olimpico in cui si è svolta la finale del Mondiale di calcio del 1990, operazione commerciale nota sotto il nome di «Il prato dei Mondiali»; sono convenuti l'ex presidente del CONI Arrigo Gattai, l'ex segretario generale Mario Pescante e i membri della giunta esecutiva; l'udienza per motivi che occorrerebbe verificare è slittata al 25 gennaio;

che il 25 gennaio 1999 si è svolta l'udienza relativa all'operazione «Il prato dei Mondiali», presieduta da Giuseppe Ranucci, giudice relatore Piera Maggi Nardone, altro giudice Cristina Zuccheretti, sostituto procuratore regionale Rita Loreto; nello stesso giorno i giudici in camera di consiglio decidevano di assolvere i convenuti in giudizio; la sentenza non poteva essere resa pubblica prima che fosse depositata con le relative motivazioni nella cancelleria della sezione;

che l'8 febbraio 1999 il professor Paolo Maddalena presentava la relazione sulla attività della procura regionale del Lazio in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario 1999; a pagina 55 della relazione si legge: «Aldilà delle fattispecie che costituiscono anche illeciti penali, esiste poi il vasto fenomeno degli sprechi, sul quale nel corso del 1998 è stata opportunamente richiamata l'attenzione del pubblico con alcune pubblicazioni di notevole pregio e con un'iniziativa ufficiale del Ministero del tesoro, che ha prodotto un'interessante relazione sull'analisi dell'efficacia e dell'economicità delle forniture di beni e servizi presso la pubblica amministrazione»... «Sull'argomento, questa procura regionale ha in corso numerose istruttorie, ed intanto è in grado di riferire sulle citazioni che durante l'anno sono state emesse in relazione agli svariati casi in cui il fenomeno dello spreco si manifesta»;

che come esempio di tale fenomeno il procuratore alle pagine 58 e 59 della relazione indica il CONI dedicandogli 14 righe: «A proposito del CONI, è da ricordare un altro esempio di spreco di danaro pubblico, quello, noto alla stampa, relativo al rifacimento del manto erboso dello stadio Olimpico. L'intento era quello di ricavare un guadagno per il CONI attraverso la vendita di piccoli pezzi del manto erboso sul quale si erano svolte le partite di calcio dei mondiali del 1990. Il risultato è stato, per un verso, il mancato guadagno per il totale fallimento dell'operazione di vendita e per un altro verso la perdita di cospicue somme per il rifacimento del manto erboso inutilmente sradicato. Per questa operazione è stato emesso un atto di citazione a carico di amministratori del CONI, per un importo di 800 milioni»;

che il 15 febbraio 1999 la sezione depositava in cancelleria la sentenza di 69 pagine in merito all'operazione «Il prato dei Mondiali»;

che il 22 febbraio 1999 l'ufficio stampa della Corte dei conti trasmetteva alle agenzie di stampa ANSA, AGI e Adnkronos (ore 13,27) la notizia che la sezione giurisdizionale per la regione Lazio aveva assolto i convenuti in giudizio per la vicenda «Il prato dei Mondiali»; in 22 giorni la sezione presieduta da Giuseppe Ranucci ha scritto e depositato una sentenza di 69 pagine; è un record, forse assoluto, per la Corte dei conti, un *guinnes* dei primati,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo ritengano che possa emergere l'ipotesi di una macchinazione nei confronti del procuratore regionale al fine di frenarne l'azione di impulso che ha dato al suo ufficio da quando ne ha assunto l'incarico, con particolare attenzione alla gestione del CONI e delle Federazioni sportive nazionali, istituzioni da sempre classificate «tabù» dai vertici del palazzo di via Baiamonti;

se si ritenga che possa essere inverosimile l'ipotesi se si rileva che il professor Maddalena non è stato informato che la causa sulla vicenda «Il prato dei Mondiali» era stata messa a ruolo d'udienza già dal 19 gennaio 1999 e che poi si era svolta il 25 dello stesso mese; se ne fosse stato informato, il procuratore regionale avrebbe evitato di dare imprudentemente notizia di una citazione in giudizio il cui esito era già stato deciso dalla sezione giurisdizionale; la prudenza, ignorando l'esito della causa, lo avrebbe indotto a soprassedere nel trattare nella relazione la vicenda della vendita delle zolle manto erboso, a maggior ragione se si osserva che quello de «Il prato dei Mondiali» per il professor Maddalena è un caso significativo, perchè rappresenta un esempio emblematico del fenomeno diffuso degli sprechi di denaro pubblico, a cui dedica gran parte della sua relazione;

se non si ritenga inusuale la procedura con cui è stata decisa la causa relativa alla vicenda «Il prato dei Mondiali» con il deposito della sentenza il 15 febbraio, che probabilmente deve aver sorpreso lo stesso professor Maddalena, e se non si ritenga verosimile l'ipotesi che si sia voluto mettere in difficoltà il procuratore regionale sul vasto fenomeno degli sprechi, almeno per quanto riguarda il CONI; non v'è dubbio, comunque, che, verosimile o meno che sia l'ipotesi prospettata, certamente il professor Maddalena è stato messo in una situazione di evidente imbarazzo, ignorando nel dare la notizia nella relazione che la citazione relativa alla vicenda «Il prato dei Mondiali» aveva già avuto esito;

se non si ritenga opportuno verificare, per la verosomiglianza dell'ipotesi fatta, se la decisione della sezione giurisdizionale di assoluzione fosse stata resa nota ufficiosamente, anche solo come orientamento, prima della presentazione della relazione del procuratore avvenuta il giorno 8 febbraio, rilevando, come si è già osservato, che la sezione presieduta da Ranucci aveva preso la sua decisione di assoluzione il 25 gennaio.

(4-14508)

TOMASSINI. – Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente e della sanità. – Premesso:

che il Comitato di coordinamento comuni consorzio urbanistico volontario Malpensa (CUV), che ha sede presso il comune di Somma Lombardo, come già comunicato ai Ministri in indirizzo con lettera del 19 febbraio 1999, ha evidenziato i disagi arrecati alla popolazione residente dall'apertura di Malpensa 2000;

che risulta sempre più evidente la necessità di una seria valutazione d'impatto ambientale, protratta per tutto il tempo necessario, unico strumento non virtuale che potrebbe stabilire i limiti ed i livelli di com-

patibilità dello sviluppo aeroportuale con una decorosa qualità della vita della popolazione residente, pur prendendo atto della recente costituzione della commissione sull'«inquinamento acustico di Malpensa 2000»;

che alcune proposte avanzate dal CUV sono da ritenere molto importanti, quali ad esempio:

a) immediato dirottamento dei voli *charter* su altri aeroporti lombardi;

b) divieto d'approdo per aerei rumorosi;

c) messa in opera di un sistema permanente di monitoraggio (acustico e dinamico), nonché definizione contestuale di provvedimenti e modalità sanzionatori per chi non dovesse rispettare le procedure stabilite;

d) rapida analisi e riformulazione delle rotte antirumore;

e) riflessione su un diverso e sostenibile utilizzo del sistema aeroportuale lombardo,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano prendere per venire incontro alle richieste avanzate dal CUV e per rendere più dignitosa la qualità della vita delle persone che risiedono nel territorio di Malpensa 2000.

(4-14509)

WILDE. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che il dirigente generale del CONI, dottor Raffaele Giacomazza, responsabile della Direzione centrale amministrazione ha inoltrato, in data 21 dicembre 1998, un esposto alla procura regionale del Lazio della Corte dei conti denunciando la illegittimità, presunta, della liquidazione, avvenuta nel 1996, a favore di una ventina di dirigenti dell'ente, di un conguaglio di circa seimila ore di lavoro straordinario, stimando un danno erariale, presunto, di 180-200 milioni di lire;

che nelle conclusioni dell'esposto si legge a pagina 3:

«Dalla vicenda, come su descritta, emerge, ad avviso dello scrivente, che un numero rilevante di ore di lavoro straordinario è stato liquidato a posteriori dal capo servizio personale, dottor Paolo Vaccari, e pagate dal dirigente della Divisione trattamento economico, dottor Giovanni Cefaratti, senza alcuna autorizzazione formale da parte del segretario generale, sulla base di documentazione dichiarativa di dirigenti, non supportata da accertamenti comprovanti l'effettiva durata delle prestazioni».

«Il contingente definitivo annuo per il 1995 era stato peraltro determinato per ciascun dirigente con le richiamate note a firma del segretario generale del 26 ottobre 1995».

«L'ammontare di tali ore liquidate ad alcuni dirigenti potrebbe arrivare a 1.400-1.500 ore *pro capite*, nonostante l'effettuazione da parte di molti dirigenti della settimana corta o di recuperi per maggior orario e la partecipazione di dirigenti a commissioni d'esami per concorsi interni, svoltisi nel 1995. Il conguaglio di ore di lavoro straordinario, liquidato nel 1996, ammonterebbe a circa 6.000 ore, a beneficio di una ventina di dirigenti. Il danno erariale presunto ammonterebbe a 180-200 milioni, sempre che quanto rilevato nel 1995 non sia stato verificato anche in altri anni»,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non intendano verificare quali siano le responsabilità, ove sussistano, del segretario generale del CONI, dottor Raffaele Pagnozzi, del capo del servizio personale dottor Paolo Vaccari, del dirigente della Divisione trattamento economico dottor Giovanni Cefaratti, e dei componenti del collegio dei revisori dei conti del CONI, e se analoghe situazioni si siano verificate antecedentemente ovvero posteriormente al 1996;

se si ravvisino le ipotesi criminose previste dagli articoli 316 del codice penale, 323 e p., 361 del codice penale 646, comma terzo, del codice penale ovvero di altre norme penali, per l'azione di ufficio;

se la Corte dei conti ne sia al corrente;

se siano state avviate indagini di polizia giudiziaria.

(4-14510)

PIANETTA. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che il territorio del Timor orientale, colonia portoghese che ottenne l'indipendenza e fu invaso dall'Indonesia, rimane tuttora sotto dominio indonesiano; nè l'ONU nè nessun altro governo hanno mai riconosciuto tale annessione e lo considerano pertanto un territorio tuttora portoghese occupato dall'Indonesia;

che dal 1974 oltre 350.000 persone sono morte a causa della guerra civile mai terminata, si verificano tuttora massacri con centinaia di vittime, dovuti a scontri tra militari indonesiani e popolazioni locali; la situazione sanitaria e sociale è altresì preoccupante: malaria, tubercolosi e lebbra continuano a mietere migliaia di vittime;

che nonostante la gravità della situazione la comunità internazionale ha potuto fare poco per aiutare il Timor orientale, a causa dell'intransigenza del regime indonesiano fino al termine della dittatura di Suharto;

che dopo la caduta del dittatore indonesiano Suharto nel maggio 1998 per la prima volta si affaccia la prospettiva dell'indipendenza o autonomia per il Timor orientale;

che nel febbraio 1999 l'Indonesia ha concesso maggiori libertà a Xanana Gusmao, *leader* incarcerato della resistenza timorese;

che i recenti eventi a Timor orientale aprono la porta a sviluppi positivi; ciò nonostante, purtroppo vi è stato un peggioramento molto grave e rapido della situazione del conflitto e dell'abuso dei diritti umani, culminato in vari massacri ed esodi da diverse zone del territorio;

che l'Unione europea potrà essere chiamata a giocare un ruolo nella inevitabile transizione politica del Timor orientale nel processo di negoziato che l'accompagnerà così come negli aiuti umanitari di cui il territorio ha bisogno, anche in relazione al fatto che Lisbona avrà la presidenza della Commissione nel primo semestre del 2000,

si chiede di sapere quale sia la posizione del Governo e quali gli eventuali intendimenti sia a livello bilaterale che europeo per contribuire alla soluzione dei problemi politici e umanitari sopra richiamati.

(4-14511)

