

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'interno, per sapere - premesso che:

lo scandalo della « missione Arcobaleno » ha fatto emergere, in tutta la sua enorme gravità, il fatto che la mafia albanese ha potuto, per mesi e mesi mettere impunemente le mani sugli aiuti dell'Italia, senza che, da parte delle numerose e ben pagate forze dell'ordine inviate in quel paese dal Governo italiano, vi sia stato alcun grido d'allarme, alcun intervento, alcuna indagine, alcun monitoraggio dei flussi di denaro e di merci di cui, come è risultato chiaro, in Albania e specificatamente a Valona tutti erano bene al corrente -:

come sia potuto accadere che il personale della polizia di Stato e, a quanto risulterebbe, persino i funzionari dei nostri servizi di sicurezza abbiano « scelto » di alloggiare presso l'albergo « Bologna » del boss albanese Rami Isufi, noto per l'esosità delle tariffe praticate;

come sia potuto accadere che presso l'abitazione dello stesso siano state consegnate ingentissime quantità di pasta ed altre vettovaglie alimentari provenienti dai *containers* della nostra missione;

come sia potuto accadere che, impunemente, la polizia locale, palesemente e notoriamente in combutta con le bande mafiose, abbia continuato per tutta la durata dei campi allestiti dall'Italia a saccheggiarne derrate ed arredi;

come sia potuto accadere che il boss mafioso Myrteza Caushi, meglio conosciuto come Zani, ferito gravemente a seguito di uno scontro fra *gang*, abbia ricevuto cure mediche da parte dei volontari italiani, quando era ben noto che si trattava di un pericoloso criminale.

(2-02195)

« Borghezio ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere - premesso che:

giovedì 2 dicembre 1999 alle ore 8,45 l'Autostrada A13 ha dovuto registrare una gravissima serie di incidenti stradali, con tre vittime e 50 feriti. Secondo la cronaca proposta da *Il Mattino di Padova* sono state « Scene infernali » quelle scorse davanti agli occhi di migliaia di automobilisti e autotrasportatori intrappolati per ore su tutte e due le carreggiate dell'autostrada, che è rimasta chiusa fino a sera tra i caselli di Occhiobello e Bologna, in entrambe le direzioni. Scene di orrore, di corpi devastati, di pianti e lamenti, di urla disperate dei soccorritori, che a più riprese hanno rischiato la vita per cercare di tirar fuori dai mezzi, ridotti a lamiere, i feriti. Alla fine, si conterranno circa 150 fra auto, camion e veicoli commerciali coinvolti in una serie di incidenti fra i chilometri 10 e 22;

per testimonianze unanimi i soccorsi sono stati celeri, attivati da uomini e mezzi della Società Autostrade, dei vigili del fuoco, della Polstrada, degli ospedali regionali. Tuttavia il blocco della circolazione dal Veneto all'Emilia e viceversa è durata più di 10 ore, con evidenti ripercussioni su altri tratti autostradali e sul sistema di strade statali e provinciali;

lo stesso quotidiano, nell'edizione di venerdì 3 dicembre, riporta alcune significative dichiarazioni sia del comandante della polizia stradale del Veneto sia del comandante della Polstrada dell'Emilia Romagna. Il primo, comandante Gianpietro Di Benedetto, tra l'altro osserva « Segnali lampeggianti lungo la carreggiata, mezzelune disegnate sulla corsia di emergenza, tabelloni luminosi o altri stratagemmi escogitati contro la nebbia servono soltanto ad aiutare i conducenti, ma non risolvono assolutamente il problema. L'unico rimedio efficace è quello di limitare la velocità. Punto e basta ». Il secondo, comandante Massimo Raja, sottolinea: « Nessuno mantiene la distanza di sicurezza in questi casi, ed è un errore gravissimo. La nebbia è un pericolo costante,

la velocità deve essere ridotta anche a 50 chilometri orari in simili situazioni »;

tuttavia il quotidiano - nel ricordare che nel solo 1998, si sono registrati 1711 incidenti causati dalla nebbia, con 78 morti e 2949 feriti - dà notizia dei positivi risultati registrati, tra gli altri possibili, dal sistema di monitoraggio di flusso del traffico e di segnalazione di pericoli, brevettato dalla BMW e positivamente sperimentato tra il 1996 ed il 1999 a Monaco di Baviera, Edimburgo e - in Italia - sul tratto tra Montebello e Soave della A4. Secondo tali ragguagli il sistema Companion corrente, in presenza di situazioni di pericolo, di « armonizzare le velocità di chi sta viaggiando sull'autostrada », similmente a quanto accade quando - su iniziativa innovativa attivata dalla Polstrada - vengono poste in viaggio - sui tratti autostradali interessati da scarsa o nulla visibilità - le cosiddette *safety car*;

nelle scorse settimane - sulla scia di orientamenti già preannunciati nella Relazione sullo stato della sicurezza stradale presentata dal Paolo Costa il 6 agosto 1998 (in particolare pagine 152-158) - il sottosegretario di Stato Mauro Fabris ha promesso nuove iniziative tese ad una politica nazionale della sicurezza stradale, armonizzate agli indirizzi e programmi comunitari -:

quali siano le iniziative già poste in essere dal Ministro - d'intesa con le Amministrazioni centrali e locali interessate - al fine di prevenire gli effetti indesiderati dell'attuale modello di mobilità in Italia, pesantemente condizionati - in alcuni mesi dell'anno - dalle avverse condizioni climatiche caratteristiche di più regioni del nostro paese;

quali siano le iniziative sollecitate dal Ministro - d'intesa con le Amministrazioni centrali e locali interessate - alle società concessionarie autostradali tutte e singolarmente, atteso che i dati e le rilevazioni statistiche confermano diverse condizioni a rischio e differenziate iniziative di prevenire a tutela degli utenti;

quali iniziative siano state suggerite al Ministro dell'interno per il coerente raf-

forzamento degli organici della Polstrada e il loro coerente utilizzo anche al fine di abbassare i livelli di rischio, soprattutto nei tratti autostradali tradizionalmente interessati da avverse condizioni atmosferiche (A1, A4, A7, A9, A11, A13, A14, A15, A22, A27);

la data di invio al Parlamento della relazione annuale - per il 1999 - sullo stato della sicurezza stradale, prevista dall'articolo 1 del decreto legislativo n. 285 del 1995.

(2-02196)

« Saonara ».

I sottoscritti chiedono d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della difesa, per sapere - premesso che:

il gruppo editoriale *La Nazione-Giorno-Resto del Carlino* ha reso noto il verbale della testimonianza del capitano di corvetta Angelo Luca Fusco i cui contenuti - se confermati - indicano una grave responsabilità dei vertici militari e politici nell'affondamento della nave albanese *Kater I Rades*, avvenuta il 28 marzo 1997 e nella quale perirono 108 persone;

in particolare l'ammiraglio Alfio Battelli, responsabile del dipartimento di Taranto e l'ammiraglio Umberto Guarnieri, all'epoca comandante in capo della squadra navale, Cinnav-Roma, avrebbero ordinato rispettivamente alle navi *Sibilla* e *Zeffiro* una operazione di *hasassmet* sulla nave albanese;

nel manuale Nato le operazioni di *hasassmet* vengono specificate come operazioni di disturbo secondo le regole d'ingaggio (di combattimento). Lo stesso manuale precisa che le operazioni di *hasassmet* sono proibite dalle leggi internazionali sulla navigazione;

secondo la versione del capitano Fusco era stata data disposizione alla *Zeffiro* di portare fino all'estremo l'azione di *hasassmet* « fino a quasi anche toccare il bersaglio ». Nella ricostruzione dell'ufficiale vengono descritti i concitati momenti

e le innumerevoli telefonate e colloqui radiofonici (tra i quali quello con l'ammiraglio Mariani e con le prefetture di Lecce, Brindisi e Bari) che precedettero lo spegnimento da parte della Sibilla con la pericolante nave albanese (molto più piccola di stazza) fino all'annuncio dell'affondamento di quest'ultima;

la testimonianza del capitano Fusco squarcia finalmente il muro di omertà che - fin dal pomeriggio dell'affondamento - si è immediatamente levato;

lo stesso pubblico ministero incaricato delle indagini, il dottor Leonardo Leone de Castris, nella richiesta di archiviazione « per inidoneità degli elementi raccolti » riferisce esplicitamente che sono state manomesse le prove fotografiche e così « il filmato girato a bordo della fregata Zeffiro si interrompe inspiegabilmente, con ciò destando non pochi sospetti, proprio nel momento in cui viene inquadrata la prua della nave Sibilla che si avvicina minacciosa alla nave albanese »;

la testimonianza è ancora più preziosa, perché viene direttamente da un addetto alle trasmissioni radiofoniche che da terra ha seguito l'intera vicenda e perché fa luce sul « buco » di informazioni fornite precedentemente al magistrato. Infatti nella richiesta di archiviazione, il dottor De Castris conclude « non sono stato messo in condizione di valutare l'incidenza degli ordini impartiti ai comandanti delle due navi impegnate (Sibilla e Zeffiro) dai comandi a terra » anche considerando che le comunicazioni su frequenza criptata usati negli ultimi momenti prima del naufragio « non sono state rese disponibili »;

pesa, inoltre, su tutta la vicenda, la strana morte degli avvocati Perrotta e Baffa, i due legali che rappresentavano nel processo i familiari delle vittime, precipitati in modo non chiaro da un viadotto nel recarsi all'udienza penale contro il comandante della Sibilla. In più interviste l'avvocato Baffa, l'ultima al quotidiano *Il Giorno* del 14 gennaio 2000, aveva espresso l'idea che nella vicenda vi fossero dei lati

oscuri dichiarando di ritenersi fortunato che non gli fosse successo ancora nulla;

se si sia provveduto a sospendere dal servizio in via cautelativa i militari chiamati in causa dal capitano Fusco, in modo da impedire inquinamenti delle prove e dare la certezza che le autorità politiche e militari intendono collaborare con la giustizia al pieno conseguimento della verità;

se si sia provveduto alla tutela dell'integrità fisica del capitano Fusco attraverso un adeguato programma di protezione in quanto, come dimostra la morte degli avvocati Baffa e Perrotta, esisterebbe più di un motivo per ritenere che vi sia interesse a farlo ritrattare o a farlo tacere definitivamente;

se ritiene ammissibile che in un Paese sottoscrittore delle leggi internazionali sulla navigazione, uno o più ufficiali della propria marina militare diano ordini alle proprie navi di dare inizio ad operazioni di *hasassmet* contro una imbarcazione civile piena zeppa di profughi, pur sapendo che tale operazione è in netto contrasto con le leggi medesime;

quali fossero gli ordini dati dalle autorità politiche a quelle militari in seguito alla crisi albanese della primavera 1997 e se tra essi ci fosse anche il respingimento in mare delle navi dei profughi.

(2-02197) « Nardini, Giordano, Vendola, Mantovani, De Cesaris ».

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

SIMEONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per sapere quali iniziative il Governo intenda promuovere e quali atti ritenga di dover porre in essere per contrastare i fenomeni di corruzione che « intaccano la pubblica amministrazione », de-