COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

5.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 MARZO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (*Discussione e approvazione*):

Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1235);

CASALINO ed altri: Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave Cavtat (1032) 45

PRESIDENTE 47, 49, 53, 55, 56, 57, 58, 59
BAGHINO 50, 51
BOCCHI 56
CASALINO 47, 49, 51, 54, 56, 57, 58
GUERRINI 52
LUCCHESI 49, 52, 55
MAROCCO, *Relatore* 46, 53, 58, 59
PANI 56, 58
ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 54, 55, 56, 57, 58
URSO GIACINTO 51
VENTURINI 51

Votazione segreta:

PRESIDENTE 59

La seduta comincia alle 10,15.

SALOMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione abbinata del disegno di legge: Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1235) e della proposta di legge Casalino ed altri: Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave Cavtat (1032).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat* di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 2 marzo 1977, e della proposta di legge di ini-

ziativa dei deputati Casalino, Berlinguer Giovanni, Brini, Reichlin, Sicolo, Segre, Conchiglia Galasso Cristina, Giannini, Carmeno, Angelini, Stefanelli, Gramegna, Cirasino, De Caro, Barbarossa Voza Maria Immacolata, Masiello, Guerini, Cuffaro, Alici Giadresco, Pellicani, Rubbi Antonio, Ianni, Pecchia Tornati Maria Augusta, Felicetti, Colonna, Perantuono, Chiovini Cecilia, Ciuffini e Faenzi: « Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave *Cavtat* ».

Informo la Commissione che è stato espresso parere favorevole sul disegno di legge al nostro esame da parte della V Commissione bilancio e della XIV Commissione igiene e sanità.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Sono ormai largamente note le vicende connesse al recupero della nave jugoslava *Cavtat* affondata, a seguito di collisione con la bananiera panamense *Lady Rita*, a circa tre miglia da Capo d'Otranto il 14 luglio 1974.

Come i colleghi sanno, la potenziale minaccia di contaminazione ambientale rappresentata dal micidiale carico della *Cavtat* è stata tempestivamente segnalata ed ha vivamente allarmato le popolazioni e le amministrazioni locali che giustamente vedono la carica di pericolosità per la propria salute ed il danno economico per il certo depauperamento della principale delle risorse delle zone rivierasche: l'afflusso turistico, disincentivato da una siffatta minacciosa presenza. Il carico della *Cavtat* risulta costituito da 905 barili di piombo tetraetile e tetrametile, materiale questo usato come antidetonante nella fabbricazione della benzina. Cinquecento bidoni sono sistemati sopra coperta ed i rimanenti nella stiva. I barili sistemati sopra coperta, essendo i più esposti alle correnti ed i più soggetti agli attacchi dei molteplici agenti marini, sono anche quelli per i quali si nutre il timore maggiore. Infatti, le varie perizie, ordinate anche nel corso del procedimento penale, sono tutte concordi nel giudicare l'alto grado di pericolosità del carico, confermato pure dal resoconto finale del convegno del comitato scientifico NATO, dal comunicato del Consiglio superiore della sanità e dalle comunicazioni degli esami metallografici eseguiti sul contenitore recuperato l'8 dicembre dello scorso anno, esami che hanno evidenziato la presenza di numerose porosità sul contenitore.

Si impone, a questo punto, il recupero immediato del carico al fine di evitare rotture dei contenitori di metallo con tutte le conseguenze facilmente intuibili per l'equilibrio ecologico di una vasta zona. Ritengo che la situazione sia a tutti nota e che non abbia, perciò, bisogno di essere più ampiamente illustrata, anche perché, alla vicenda della *Cavtat*, la stampa nazionale ed estera e la televisione hanno dedicato un'assidua attenzione.

Le implicazioni di ordine penale hanno determinato l'intervento della magistratura che ha, in un certo senso, contribuito ad accelerare i tempi di intervento da parte dell'amministrazione. Infatti, il pretore di Otranto, dottor Alberto Maritati, sulla base delle perizie ordinate e dopo i primi accertamenti, al fine di evitare che il reato contestato potesse procurare ben più gravi ed irreparabili conseguenze, nocive per la flora, la fauna e la salute pubblica, nell'ambito dei suoi poteri emetteva una ordinanza con la quale l'ENI e, per esso, la consociata SAIPEM (che dispone della necessaria attrezzatura) veniva incaricato di effettuare il recupero con inizio delle relative operazioni non oltre il 28 dello scorso mese di febbraio.

La situazione attualmente è la seguente: a seguito del provvedimento del pretore di Otranto, la società SAIPEM è già presente sul posto con la motonave *Ragno* particolarmente idonea alle necessità del recupero, essendo dotata di tutti i più moderni mezzi per operazioni in mare ad alte profondità. Il personale ha già iniziato le ispezioni del relitto e dell'area circostante per procedere all'acquisizione di tutti gli elementi indispensabili per giungere alla redazione di un progetto di fattibilità tecnica.

Ritengo di dover sottolineare inoltre che la motonave *Ragno* è attrezzata per operare anche in condizioni difficili e che il personale destinato alla rimozione del carico della *Cavtat* viene calato sullo scafo con una campana pressurizzata, evitando così il pericolo di decompressione dei subacquei, in quanto la pressione interna della campana è uguale a quella esterna del mare. Ciò consente una attività lavorativa più ampia e svolta in condizioni di sicurezza.

Il Governo, dal canto suo, in ossequio all'impegno assunto, predisponeva il disegno di legge al nostro esame per la definita rimozione degli effetti derivanti dal carico,

dettando, nel contempo, tutte le norme necessarie per l'affidamento dell'incarico, l'assunzione delle indispensabili garanzie non solo dal punto di vista tecnico, ma anche per far fronte ad ogni eventualità insorgente con procedure particolarmente snelle.

A questo proposito il disegno di legge prevede l'opera di vigilanza da parte di organi amministrativi, nonché l'istituzione di una apposita commissione nominata dal ministro della marina mercantile. Si tratta di una norma particolarmente opportuna tenuto conto che la complessità delle operazioni implica delle responsabilità che non possono e non debbono essere attribuite ad un operatore unico, soprattutto quando alti sono i rischi attribuibili all'imponderabile. Per questo occorrono ampie garanzie di sicurezza nel lavoro di recupero e la presenza continua di esperti nel campo dell'inquinamento che possano tempestivamente, in caso di necessità, disporre i provvedimenti da assumere.

Il disegno di legge stanzia, a valere sugli esercizi 1977 e 1978, la somma di dieci miliardi ritenuta, alla luce della complessità delle operazioni connesse con il recupero, come il necessario ipotizzabile. Comunque, l'assunzione a carico dello Stato di tale spesa non implica la rinuncia alle possibilità di rivalsa in base alle responsabilità eventualmente accertate, né l'acquisizione di contribuzioni degli stati esteri interessati e di organismi internazionali operanti nel campo della lotta agli inquinamenti del mare. Il disegno di legge dispone altresì l'acquisizione allo Stato delle cose recuperate e la loro vendita. In considerazione, quindi, della delicatezza ed urgenza della situazione, raccomanda alla Commissione una rapida approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CASALINO. Il fatto che, a circa tre anni dall'affondamento della nave *Cavtat,* il relitto della stessa, unitamente al micidiale piombo tetrametile e tetraetile, giaccia nei fondali di Otranto è davvero imperdonabile, soprattutto in considerazione del fatto che il pericolo fu denunciato immediatamente.

La storia della nave *Cavtat* comincia nel mese di luglio del 1974 quando il mercantile, di proprietà della Atlanska Plovidba di Dubrovnik, entra in collisione con una bananiera che batte bandiera panamense, la *Lady Rita.* Lo squarcio sulla sinistra è una ferita mortale: la *Cavtat* affonda al largo di Otranto. La nave jugoslava aveva un carico molto pericoloso: 250 tonnellate di piombo tetraetile e tetrametile contenute in 906 fusti di acciaio che ora sono adagiati, insieme con il relitto della motonave, a 94 metri di profondità e a tre miglia e mezzo da Capo d'Otranto.

La società produttrice del piombo ha cercato invano di tranquillizzare l'opinione pubblica, la quale, invece, ha accresciuto il suo allarme in rapporto direttamente proporzionale ai giorni passati dal momento dell'affondamento. Nel frattempo vi sono state numerose iniziative della capitaneria di porto di Brindisi, delle varie organizzazioni politiche e sindacali e soprattutto del pretore di Otranto, dottor Maritati, tendenti a sollecitare il recupero totale del relitto.

In sede parlamentare la collega Conchiglia Galasso ed io presentammo una interrogazione alla fine di agosto. Tale interrogazione, per la quale si richiedeva una risposta scritta, fu fatta alla fine dell'estate per non accrescere l'allarme nelle popolazioni del posto e nell'opinione pubblica internazionale. Di fronte all'insensibilità inspiegabile del Governo, presentammo un'altra interrogazione, a risposta orale questa volta, ed il sottosegretario Rosa ci annunciò la presentazione di un decreto-legge già concordato in sede di Governo.

Passati invano i giorni e le settimane, per costringere il Governo a rompere il silenzio, il gruppo comunista presentò una proposta di legge tendente a garantire il minimo indispensabile di finanziamento per la neutralizzazione del pericolo.

Solo dopo questa nostra iniziativa, il Governo ha presentato un disegno di legge al Senato che quest'ultimo ha già approvato e che è ora in discussione qui alla Camera unitamente alla proposta del partito comunista.

Nel frattempo le popolazioni salentine e la stampa nazionale ed internazionale hanno aumentato la pressione. A circa tre anni dal naufragio si è verificato un notevole stato di apprensione e di allarme, con gravi ripercussioni per le correnti turistiche che normalmente ed in crescendo di anno in anno si dirigono verso la terra d'Otranto. Sicché oggi con amarezza dobbiamo constatare che abbiamo già rimesso molta più mo-

neta di quanto non avremmo speso provvedendo subito ai lavori. Dobbiamo altresì insistere sulla urgenza dei lavori di recupero perché l'opinione pubblica, sia quella indigena, sia quella delle nazioni europee che tradizionalmente si dirigono verso la penisola salentina, è turbata e preoccupata.

Oggi il recupero è notevolmente facilitato; sono disponibili comunicazioni scientifiche elaborate su iniziativa del pretore Maritati e del comitato scientifico della NATO. Infatti, i risultati della perizia svolta dal professor Cotta Ramusino, dal dottor Tiravanti ed all'ingegner Boari, inviati in copia ai ministri della marina mercantile e della sanità, hanno trovato una sostanziale conferma nel rapporto conclusivo al convegno del comitato scientifico della NATO sulle scienze marine e sulle strategie raccomandate per il caso *Cavtat,* che compendia il parere degli eminenti scienziati che partecipano al convegno.

La identità di conclusioni cui i due elaborati pervengono riguarda essenzialmente i punti cruciali della situazione di pericolosità della salute pubblica che verrebbe ad essere compromessa attraverso la catena alimentare ed il tempo previsto per la rottura dei contenitori. Nella perizia è stato previsto che una parte dei contenitori (quelli costruiti nel 1968) dovrebbero trovarsi in fase di perdita. Il dottor Patterson nel rapporto al convegno di Venezia prevede che già nei primi mesi del 1977 una parte dei contenitori, per effetto soprattutto della corrosione interna, potrebbe cominciare a perdere. Si tratta, come hanno evidenziato gli esperti, di una perdita attraverso fori capillari e pertanto non tale da rendere impossibile il recupero se questo verrà disposto ed eseguito subito e con la cautela che il caso impone. Quindi, si tratta di evitare un vasto ed incalcolabile fenomeno di inquinamento del mare e soprattutto della salute della popolazione rivierasca e dei pescatori in particolare.

Recentemente, sempre su incarico del pretore di Otranto, la società EDILSUB di Roma, in collaborazione con la marina militare, vincendo molte ostilità, ha portato in superficie uno dei 906 contenitori di piombo dimostrando, in primo luogo, che è possibile, il recupero dell'intero carico e, in secondo luogo, che il contenuto è veramente tetrametile e tetraetile di piombo.

Pertanto, oltre che sulla base di considerazioni di pericolo imminente per la salute del cittadino, dobbiamo insistere sull'immediato recupero per le gravissime ripercussioni economiche che si sono già verificate non solo nei confronti dei pescatori e dei lavoratori in generale di tutta la zona, ma anche della bilancia dei pagamenti. Infatti, siamo in primavera e anche se ancora il pericolo di inquinamento non si è verificato, come gli scienziati hanno previsto, vi è già un gravissimo danno economico derivante dal fattore psicologico per cui i turisti che tradizionalmente affluiscono ad Otranto e nel Salento hanno disdetto o confermato solo parzialmente le prenotazioni per la stagione balneare.

Per concludere, ricordo che il pretore di Otranto, di fronte alla carenza degli organi dello Stato, ha provveduto al sequestro della nave ordinando alla società SAIPEM del gruppo ENI l'immediato recupero. La società ha già effettuato i prelievi ed i lavori preliminari e, inoltre, sta facendo costruire degli involucri di acciaio capaci di portare in superficie i fusti con il minor rischio possibile. I lavori di recupero, ci è stato detto, inizieranno fra pochi giorni o al massimo ai primi di aprile.

Se così stanno le cose, è ovvio che non possiamo respingere il provvedimento sostituendolo con altri più rispondenti alle esigenze del momento, perciò ci limitiamo a fare alcune raccomandazioni e a presentare un ordine del giorno che vincoli il Governo a determinati impegni. Voglio sottolineare che tale nostro modo di agire è dettato solo dalla volontà di non perdere altro tempo e di iniziare immediatamente il recupero.

Noi riteniamo che non si possa prescindere dalle decisioni prese dal pretore di Otranto, dottor Alberto Maritati, e che perciò qualunque iniziativa debba essere concordata fra questo ed il Ministero della marina mercantile. Inoltre, proprio per non sprecare valuta estera, insistiamo sulla necessità che il recupero venga affidato alla società del gruppo ENI cui si è fatto cenno. Infine, a recupero avvenuto, il ministro della marina mercantile, avvalendosi di quanto previsto dal codice della navigazione o da altri strumenti legislativi, dovrà provvedere ad intrapreidere un'azione di rivalsa per i danni subiti dallo Stato nei confronti dei responsabili della collisione che ha portato al naufragio.

Per quanto riguarda gli articoli, reputiamo che il primo sia da appprovare solo

in caso di accettazione dell'ordine del giorno che ho appena anticipato, mentre su tutti gli altri ci troviamo d'accordo.

LUCCHESI. Desidero fare alcune considerazioni su questo provvedimento premettendo che su di esso ho da molto tempo molti dubbi e molte perplessità e che voterò a favore solo per motivi di coscienza, visto come sono andate fino a questo momento le cose, e cioè più per disciplina di gruppo che per personale convinzione.

I dubbi e le perplessità che mi trascino in questa materia delicata e difficile da affrontare e da esaminare fino in fondo, traggono origine da una serie di considerazioni che sono state ripetute nel corso della nostra discussione ma sulle quali finora nessuno è riuscito a portare degli elementi chiarificatori, che spero saranno forniti dal sottosegretario in sede di replica. A me pare, e lo dico con tutta sincerità, che si tratti anche in questo caso di una delle tante vicende all'italiana alle quali sempre più ci stiamo abituando.

PRESIDENTE. E alle quali, invece, non dovremmo più abituarci.

LUCCHESI. Certamente, ma si tratta di una vicenda che presenta notevoli momenti di confusione e di strumentalizzazione.

CASALINO. Ma sono passati ormai quasi tre anni dal naufragio!

LUCCHESI. Ho premesso che parlo a titolo personale, perché ho molti dubbi e molte perplessità derivanti da considerazioni diverse e contrarie da quelle che lei ha esposto.

È vero che l'inquinamento del mare è un problema che ci trasciniamo dietro e rispetto al quale sarebbero necessari interventi di altra dimensione e portata in confronto a quelli che, di tanto in tanto, per la strumentalizzazione di un caso particolare, vengono messi in atto. Qui, però, siamo in presenza di una vicenda che in una sorta di crescendo rossiniano ha interessato in maniera strumentalizzata l'opinione pubblica e, di riflesso, ha portato al provvedimento che oggi stiamo discutendo.

Credo che a questo punto sia necessario ripetere la considerazione, riportata già da parte della stampa, che le potenzialità vere di inquinamento del carico di questa nave affondata sono, almeno a giudizio dei più attenti e dei meno strumentalizzabili, abbastanza relative: in primo luogo per la impossibilità constatata di un rompimento contemporaneo del carico; in secondo luogo per la presenza *in loco* di correnti marine che tendono a trascinare il carico verso l'alto mare; in terzo luogo per la considerazione oggettiva, dal punto di vista fisico, che il carico ha un peso specifico maggiore di quello dell'acqua con una tendenza, perciò, a depositarsi sul fondo marino e mai a risalire verso la superficie per fornire materia di inquinamento costiero dannoso anche per l'economia turistica; infine – lo dico per inciso ma nessuno può smentirlo – per la considerazione che anche nell'ipotesi di rompimento contemporaneo del carico, l'inquinamento interesserebbe una fascia limitata di mare. A questa ultima considerazione posso aggiungere che nei confronti dell'intero mare Adriatico tale inquinamento sarebbe inferiore a quello prodotto, con le stesse materie, dallo scarico in mare del fiume Po in un periodo di tre-quattro mesi.

Un altro motivo di perplessità, a mio avviso, è dovuto al fatto che alla intera vicenda è stato dato, da parte della stampa nazionale ed estera, un risalto ed una eco senz'altro superiori alla reale portata del problema; è stato detto e ripetuto che il timore maggiore si nutre per i cinquecento barili situati sopra coperta o, comunque, disseminati attorno alla nave, ma nessuno ha accennato al perché non si sia data pratica attuazione alle proposte di inertizzazione, che già l'anno scorso furono avanzate all'allora ministro della marina mermantile, del carico interno e di un totale e gratuito recupero di quello sopra coperta; ugualmente inascoltata, a tale proposito, è stata l'offerta di un consorzio facente facente capo ai *Lloyd's* di Londra. Tutto questo è per lo meno strano: non sono state accettate soluzioni economicamente vantaggiose, ma si stanziano ora, in un momento economicamente molto difficile, dieci miliardi per far fronte ad una situazione che solo oggi sembra essere di estrema gravità, ma sulla quale, in realtà, non si hanno ancora elementi precisi né relativamente ai reali, negativi risvolti che essa potrebbe avere domani, né sui modi e le probabilità di successo dell'operazione di recupero dell'intero carico.

Infine, mi sia consentito esprimere un ragionevole dubbio sul successivo, pratico

recupero di buona parte delle somme che lo Stato sosterrà per l'intera esecuzione dei lavori.

BAGHINO. I fatti sono noti: il 14 luglio 1974 a seguito di una collisione con la nave *Lady Rita,* battente bandiera panamense, si verifica l'affondamento della nave jugoslava *Cavtat* la quale ha a bordo un carico di piombo tetraetile e tetrametile che va a depositarsi sul fondo del Canale d'Otranto. Le informazioni che si raccolgono in seguito, circa la pericolosità del carico, non sono certo confortanti: studiosi e scienziati sono concordi nel ritenere possibile, entro termini non lunghi, un preoccupante inquinamento del mare Adriatico; tale notizia, tutt'altro che infondata, ha profondamente allarmato le popolazioni del leccese, del basso Adriatico e dello Ionio le quali oltre che vedersi colpite in una delle loro principali risorse, quella derivante dalla vendita dei prodotti del mare, vedranno, nella prossima stagione estiva, notevolmente ridursi l'afflusso turistico che ha registrato negli ultimi anni punte sempre più elevate.

Dalla data dell'incidente sono ormai trascorsi più di due anni, ma solo qualche mese fa, e certo a seguito dell'intervento della magistratura e del personale interessamento delle autorità di Lecce, il Governo, nella persona dell'onorevole Andreotti, si decide a prendere una soluzione che si concretizza con l'approvazione di questo disegno di legge con il quale è previsto uno stanziamento di dieci miliardi di lire per il recupero del pericoloso carico contenuto in 906 fusti di acciaio, alcuni dei quali giacciono sopra coperta o disseminati attorno alla nave, mentre gli altri sono tuttora imprigionati all'interno del relitto.

Ma la cosa strana non è tanto che si sia atteso, da parte delle autorità governative, più di due anni per intervenire, quanto l'aver preso una decisione, senz'altro economicamente onerosa, senza prima aver realmente accertato il reale grado di gravità del problema; a questo punto è lecito domandarsi se il Governo ha agito dietro la spinta di pressioni esterne, demagogiche e propagandistiche, o, viceversa, per proprio convincimento; comunque, a mio avviso, è innegabile che esso abbia sbagliato due volte perché se il provvedimento è giusto, non è pensabile che abbia atteso due anni ad emanarlo, mentre se provvede senza convincimento, ma pressato da altre forze politiche o da azioni esterne, mostra inevitabilmente la sua debolezza. Per cui, anche se il voto del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale su questo disegno di legge sarà favorevole – perché non si può, a questo punto, continuare a dilazionare la soluzione del problema –, ciò non significa che esso non si sia reso conto del fatto che il Governo ha sbagliato, che la sua azione è stata inefficace e che se è giunto all'emanazione di questo disegno di legge, lo ha fatto non per propria iniziativa, ma su pressione – ripeto – di altri gruppi.

A mio avviso, perciò, il Governo è doppiamente colpevole: innanzitutto per non aver varato a tempo debito un provvedimento adeguato e, in secondo luogo, perché, nel momento in cui l'ha fatto, non ha fatto ricorso ad un provvedimento straordinario – il decreto-legge – questa volta sì richiesto da fondati motivi di necessità e di urgenza, ma ad un provvedimento ordinario che ha, come tutti sappiamo, dei tempi obbligati per terminare il suo *iter.* Ora, a mio avviso, se un'autorità governativa non ha la capacità di provvedere immediatamente ed in un modo qualunque a neutralizzare un pericolo, ciò significa che essa non è al suo giusto posto: nel caso specifico, ci sono voluti due anni per rendersi conto che quel piombo giacente in fondo al mare costituiva un pericolo. Quanto al caso concreto mi chiedo se i lavori che la SAIPEM sta compiendo saranno terminati per l'inizio della stagione estiva, perché non bisogna dimenticare che la questione ha anche risvolti più vasti di quelli che finora abbiamo citato e che investe anche il pericolo che la penisola salentina non continui ad essere una zona turistica. In questa ottica, perciò, è tanto più importante far presto, in quanto le ripercussioni sull'economia della zona potrebbero essere catastrofiche.

Vorremmo poi sapere con maggiore precisione cosa intende fare il Governo in ordine al problema delle responsabilità dell'accaduto: la *Cavtat,* infatti, batteva bandiera jugoslava. Su questo punto il disegno di legge è molto vago: si dice che si intraprenderà un'azione nei confronti dei responsabili, ma non si specifica se essa sarà a livello di Governo o a livello di burocrazia. Spero, comunque, che per compiere questi passi non si attenderà l'accertamento del pretore che, se è stato solerte nel prendere la decisione del recupero dei fusti di

piombo, potrebbe non esserlo altrettanto nei confronti degli ostacoli della giustizia.

CASALINO. Ci sono due processi in corso, uno dei quali è su iniziativa della capitaneria di porto di Brindisi.

BAGHINO. Vedremo che ne sarà di questi procedimenti!

Per tornare all'argomento principale, comunque, penso che il Governo in questa sede, anche senza bisogno che i commissari presentino degli appositi ordini del giorno, debba assumere due impegni precisi: innanzitutto quello di apportare una modifica al codice della navigazione in ordine al trasporto di materiali pericolosi; in secondo luogo quello riguardante la sicurezza del personale marittimo. Probabilmente il provvedimento sul raccomandatario marittimo che questa Commissione ha approvato poco tempo fa contiene già delle garanzie per il personale marittimo imbarcato su navi che trasportano dei materiali particolarmente pericolosi. Esiste anche, a mio avviso, l'esigenza di regolamentare le procedure di ingaggio sulle navi: infatti, sia sulla *Cavtat,* sia sulla bananiera mi pare che il personale fosse misto e su nessuna delle due mi pare fossero rispettate le disposizioni sul raccomandatario marittimo che la legge del 1940 aveva imposto. Anche il rispetto delle vecchie disposizioni, perciò, pur senza fare riferimento alle nuove, permetterebbe di dare adeguate garanzie.

In conclusione, ribadisco che il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore di questo disegno di legge, ma nello stesso tempo chiede al Governo le più ampie assicurazioni perché in futuro non debbano avvenire più incidenti di questo genere e perché si proceda quanto prima ad una revisione della legislazione in materia.

VENTURINI. Io non so perché il Governo che continuamente, anche per questioni meno importanti, ricorre al decreto-legge, questa volta non l'abbia fatto e si sia limitato ad un disegno di legge che, se non fosse per la pericolosità del carico affondato, non bisognerebbe per vari motivi approvare: prima di tutto, perché consente delle deroghe pesantissime che spero in futuro non costituiscano un precedente e, in secondo luogo, perché è molto generico, in quanto parla di « consulenza di una commissione nominata con decreto e composta di esperti anche stranieri ». Secondo me, il provvedimento sarebbe stato più completo se si fosse previsto l'intervento del Consiglio di Stato.

Debbo anche dire che l'intervento del collega Lucchesi mi ha, se non sconvolto, turbato notevolmente perché se fosse vero che non c'è pericolosità, questo provvedimento risulterebbe una delle più grosse truffe in favore dello Stato, un delitto quasi perfetto, perché regaliamo 10 miliardi di lire in un periodo di crisi economica come quello che stiamo vivendo. Mi auguro dunque che l'onorevole Lucchesi si sbagli, anche se la contraddizione è curiosa perché, invece, ci sarebbe da augurarsi che il carico sia veramente innocuo.

Noi approviamo, sotto la spinta della necessità e della pericolosità, qualche cosa che è in stridente contrasto con il nostro dovere di legislatori corretti; l'unica cosa che possiamo fare, come ha già detto il collega Casalino, è vincolare il Governo a precisi impegni attraverso la presentazione di un ordine del giorno che metta al riparo la Commissione da eventuali responsabilità successive.

Io capisco che anche questa volta, come spesso accade quando si verificano casi eccezionali, ci sia stato un certo imbarazzo da parte degli organi cosiddetti competenti, ma questa particolare vicenda presenta degli aspetti molto preoccupanti, per cui chiarimenti ed assicurazioni da parte del sottosegretario sarebbero molto bene accolti anche per l'eventualità di problemi futuri simili, che allo stato attuale non possiamo prevedere.

Infine, spero che il ministero non si faccia cogliere di sorpresa e non si faccia schiacciare troppo dallo stato di necessità.

URSO GIACINTO. Vorrei dire solo poche parole non tanto per rifare la storia della *Cavtat* che è stata qui illustrata sia dal relatore sia dai colleghi che mi hanno preceduto nella discussione, quanto per sottolineare che di certo in proposito vi sono stati dei ritardi e delle inadempienze ma che non possiamo tuttavia dimenticare che non era facile portare avanti una azione di coordinamento in questa materia. A tutto questo, si sono aggiunte successivamente implicazioni giudiziarie, per cui, onorevole Venturini, un decreto-legge sarebbe diventato un atto di difficile, immediato raccordo

con le iniziative prese, e tuttora in corso, da parte della magistratura.

Inoltre, non è mancato, e forse non manca ancora, in tutta questa vicenda un tocco di mistero sia riguardo al naufragio sia riguardo allo stesso carico. Tra l'altro, in una sarabanda di studiosi e di scienziati c'è stato chi ha sostenuto che il carico è molto pericoloso e chi, invece, ha espresso tesi opposte.

Tutto ciò ha creato ritardi nei provvedimento, confusione e imprecisa informazione dell'opinione pubblica creando perciò delle ripercussioni negative per tutta la zona di Otranto con conseguente psicosi generale e deviazione del flusso turistico.

Al momento non resta dunque che guadagnare tempo e fiducia nelle popolazioni interessate non ricorrendo a mezze misure perché è vero, quando si è parlato di inertizzazione, che poteva trattarsi di un modo per reprimere gli effetti o i potenziali effetti derivanti dal carico micidiale, ma è anche vero che sul piano psicologico l'inertizzazione stessa non faceva diminuire l'attenzione sul caso.

Mi sembra che il disegno di legge, dopo le modifiche sostanziali e concrete apportate dal Senato ed accolte dal Governo, consenta di guadagnare quel tempo e quella fiducia cui facevo cenno prima, senza far ricorso, onorevole Venturini, alle procedure normali che determinerebbero un ulteriore allungamento dei tempi con conseguenze facilmente immaginabili. Rimane qualche interrogativo che mi permetto di esternare all'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile e che riguarda il piano operativo; è stato ricordato, ma desidero ripeterlo, che il carico è attualmente sotto sequestro giudiziario, che è in atto una ordinanza di recupero da parte della magistratura e che in questi giorni è in atto l'azione di recupero attraverso la Società SAIPEM-ENI. È evidente quindi la necessità di armonizzare i vari interventi – e al Senato un invito in tal senso è stato rivolto al Ministro della marina mercantile – al fine di evitare un accavallarsi di iniziative e di competenze il cui unico risultato sarebbero ulteriori inevitabili ritardi. Pertanto, esprimo l'augurio che si arrivi, il più rapidamente possibile, ad una convergenza tra gli sforzi e gli intendimenti della magistratura ed il Governo al fine di poter presto e bene risolvere questo grave problema.

Informo la Commissione che è mio intendimento presentare un ordine del giorno teso ad evidenziare i danni di natura psicologica e, soprattutto, economica per le popolazioni della Puglia e del Salento per quel che concerne, in particolare, le attività marinare e turistiche; a mio avviso, pur non disconoscendo la primaria competenza della regione, è innegabile che si renda opportuno un intervento dello Stato per consentire la ripresa della precaria situazione economica di queste zone.

GUERRINI. C'è un punto della discussione che abbiamo fin qui svolta sul quale desidererei ritornare ed è quello della effettiva pericolosità del carico della nave e degli effetti che esso, nel caso di nocività e d'inquinamento, può produrre nell'organismo umano. Io condivido il disegno di legge al nostro esame perché ritengo che la pericolosità effettivamente esista e che lo stato di urgenza non sia infondato allarmismo e che, quindi, più che legittime siano le critiche per il ritardo del Governo nell'affrontare tempestivamente la questione; sono, altresì, dell'avviso che il grado di pericolosità possa essere verificato in vari modi; il giudizio espresso dall'onorevole Lucchesi può avere una sua validità, ma, forse, maggiore possono averne quelli che parlano di grave, imminente pericolo. Io non so esattamente quali possano essere gli effetti di questi tipi di piombo una volta che fuoriescano dai loro contenitori né il raggio di zona che possono inquinare, ma per contatti personali che ho avuto con personale altamente qualificato che operano nel campo della ricerca per la pesca posso assicurare che alle mie domande tendenti a conoscere quali conseguenze poteva produrre l'incidente della *Cavtat* ho avuto risposte tutt'altro che rassicuranti; si è parlato, addirittura, di catastrofe ecologica e degli effetti che piccole particelle di questo piombo possono provocare a chi ne venga a contatto, con conseguenze irreparabili.

LUCCHESI. Io ho parlato di pericolosità relativa!

GUERRINI. È a questa che io intendo riferirmi: i pesci, che possono muoversi dove vogliono, sono dei portatori sani e chi si nutre di essi, nel caso siano contaminati, correrebbe un rischio mortale; è un dato questo sul quale non credo esistano dubbi sia se la zona inquinata è limitata ad un raggio ristretto, sia se è molto più grande; i pericoli sarebbero ancora mag-

giori, se, causa le correnti marine, il piombo potesse essere trasportato; ad ogni modo, i soli pesci sono un mezzo più che sufficiente per far sì che il problema assuma proporzioni gravissime: la quantità di piombo tetraetile e tetrametile è così cospicua che, a detta di molti esperti da me interpellati, sarebbe possibile un inquinamento anche dell'intero mare Mediterraneo. Quali conseguenze deriverebbero da questo fatto sono facilmente immaginabili.

Ora io ritengo che l'estrema pericolosità del fatto deponga a favore di un provvedimento di questa natura. D'altronde è anche naturale condividere l'osservazione fatta poco fa dal collega Venturini e cioè che il Presidente del Consiglio Andreotti, che ci ha abituati all'emanazione di decreti-legge su qualunque materia, non ha ritenuto opportuno emanarne uno in questa circostanza nella quale, invece, i caratteri di necessità e di urgenza erano indubbiamente più pressanti che in altri casi.

Vorrei infine dare atto – e non lo faccio solo formalmente – a quanti si sono impegnati in questa vicenda: la magistratura, innanzitutto, ed il Governo, ma anche e soprattutto i rappresentanti delle popolazioni di quei luoghi; fra questi devo ricordare l'onorevole Casalino che è stato un intermediario pronto, attento e sensibile fra il popolo della penisola salentina ed il Parlamento e che, con il suo atteggiamento, ha contribuito a sfumare, in tutto l'Adriatico e nel paese, un certo stato d'animo di apprensione e di disagio.

Il voto favorevole che tutti i gruppi oggi daranno a questo disegno di legge ha dunque il duplice significato di dimostrazione della sensibilità del Parlamento nei confronti del problema e di critica al Governo per i ritardi che gli sono innegabilmente addebitabili.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MAROCCO, *Relatore*. Nel replicare ai colleghi che sono intervenuti in sede di discussione sulle linee generali desidero innanzitutto ringraziarli per avere contribuito a completare la mia relazione. Credo, per altro, di non dover aggiungere molto a quanto ho detto poco fa anche perché mi pare che gli interventi dei colleghi, pur se con accenti critici, hanno comunque messo in evidenza la necessità di procedere con la massima urgenza all'approvazione del disegno di legge al nostro esame. Vorrei soltanto dire all'onorevole Casalino che siamo tutti d'accordo – con l'eccezione, forse, del solo onorevole Lucchesi – sulla pericolosità della situazione, ma che non mi sembra il caso di alimentare con nostre dichiarazioni quel clima di allarmismo che si è venuto a determinare nelle popolazioni rivierasche in questi ultimi tempi in ordine al danno che eventualmente il contenuto dei fusti di piombo tetraetile e tetrametile può provocare sia sulla fauna ittica sia sul turismo di quelle zone. Penso, insomma, che sia il caso di contenere al massimo le dichiarazioni allarmistiche proprio per non fare il gioco di quanti, anche all'estero, cercano di innestare su questo episodio una campagna denigratoria dal punto di vista turistico nei confronti del nostro paese.

Per quanto riguarda le azioni di rivalsa, credo che lo Stato abbia posto in essere dei meccanismi di risarcimento, anche se non so con quale successo. Credo comunque che, in base alle norme di diritto internazionale attualmente vigenti, non sia possibile rinvenire una clausola che permetta di discriminare la fattispecie al nostro esame.

Per effettuare una valutazione della pericolosità della situazione mi sono basato sul resoconto finale del convegno del comitato scientifico della NATO e sul comunicato del Consiglio superiore della sanità. Mi pare evidente che, pur rispettando la competenza scientifica di ciascun collega, nell'adempiere responsabilmente un compito così grave come quello di essere relatore di un provvedimento tanto importante, non ho potuto far altro che rimettermi a delle documentazioni che diano garanzia, anche dal punto di vista internazionale, della massima competenza.

Devo anche sottolineare che l'intervento tardivo del Governo – rilevato da tutti i colleghi che sono intervenuti nella discussione – è addebitabile al fatto che l'esecutivo ha dovuto attendere che fossero pronti gli elaborati delle commissioni di studio che erano state designate ad occuparsi del caso e ciò perché al Governo era necessario avere in mano elementi scientifici di intervento tali che lo mettessero al riparo da eventuali critiche. Penso che sia questa essenzialmente la ragione per la quale non è stato emanato un decreto-legge: l'impossibilità di agire in maniera affrettata in un campo che presentava tante incognite.

L'azione del magistrato, d'altro canto, ha preso alla sprovvista l'amministrazione e lo Stato, ma non ritengo che vi sia contrasto fra essa e quanto il disegno di legge al nostro esame prevede.

Credo infine che, tenuto conto della convergenza di tutti i gruppi sulla necessità di addivenire ad una rapida approvazione del provvedimento, si possa concordemente concludere che il disegno di legge è adeguato alla situazione così come si presenta e che la cosa più importante sia ora di dare corso quanto prima ai lavori di recupero.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero innanzitutto, non per mero formalismo, ma per convinzione, ringraziare il relatore, onorevole Marocco, per la chiarezza della sua esposizione e per le risposte appropriate e convincenti che, in sede di replica, ha dato alle varie problematiche che sono emerse nel corso della discussione sulle linee generali.

Per entrare nel merito del problema, vorrei ricordare agli onorevoli componenti la X Commisione trasporti della Camera la condizione nella quale si è venuto a trovare il Governo a seguito dell'affondamento della *Cavtat* al largo di Capo d'Otranto con i suoi 905 fusti di piombo tetraetile e tetrametile.

Io credo che sia comune la convinzione, sottolineata da tutti i colleghi nei rispettivi interventi, sulla necessità di recuperare dei fusti. Circa la tossicità del carico, io credo che non ci siano dubbi: il carico è altamente tossico e rappresenta un gravissimo pericolo che, fortunatamente, al momento attuale non è ancora in atto ma che lo sarà certamente in futuro.

Tutti sappiamo che il tetrametile e tetraetile di piombo è un elemento chimico inorganico, quindi non solubile, che può diventare pericolosissimo non solo per l'uomo ma anche per la flora e la fauna, marina e terrestre.

Il carico si trova a circa 97 metri di profondità e su di esso vi è una colonna d'acqua che ha un peso specifico inferiore di 1,6 rispetto al carico di piombo per cui agirebbe da cuscinetto e da colonna di contenimento all'eventuale fuoriuscita del materiale. Questo è vero, ma il pericolo non deriverebbe dall'avvelenamento per affioramento in superficie del piombo, ma attraverso l'ingestione del cibo sul quale si è depositato il veleno da parte dei pesci piatti; che vivono sui fondali e che sono preda delle specie più grosse (tonni, pesci spada e altri) e che essendo portatori sani diventerebbero un veicolo gravemente pericoloso per la specie umana attraverso la cosiddetta catena alimentare.

Che esista realmente questo pericolo, possiamo dedurlo dalle ultime relazioni fatte in seguito al recupero del fusto ordinato dalla magistratura da parte dell'Istituto metallografico dell'Università di Roma e da un analogo istituto dell'ENI. In tali relazioni viene dichiarato che i fusti, al momento, sono in condizione di contenimento ma che non si esclude che successivamente, attraverso il fenomeno della porosità, raggiungano lo stato di non contenimento tenuto conto del fatto che sono stati soggetti a gravissime sollecitazioni durante l'inabissamento, tanto è vero che sulla coperta i fusti sono aggrovigliati fra di loro e fra le strutture della nave, senza contare quelli che si sono dispersi durante la caduta dal punto di collisione a quello di giacenza del relitto della nave a 97 metri di profondità.

Tutti questi accertamenti hanno ovviamente comportato una certa perdita di tempo, che qualche collega ci ha rimproverato, ma debbo ricordare che le operazioni di recupero richiedono molto tempo perché debbono consentire la massima sicurezza per gli uomini che le portano a termine. Pertanto un ritardo del tipo accennato dall'onorevole Casalino sarebbe irresponsabile da parte del Governo, oltre che inspiegabile. Non credo che si possa imputare il Governo di tanta assenza e colpevolezza.

CASALINO. È quanto lei ha già detto al consiglio provinciale di Lecce.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Le voglio ricordare che si devono fare trentasette operazioni diverse di accertamento fra organi dello Stato, organi assimilabili allo Stato ed enti locali prima di poter fare qualche cosa. Oggi il Governo è in possesso di tutti gli elementi di conoscenza per consentire un fiducioso affidamento del lavoro; è, cioè, nelle condizioni di decidere.

Sullo stato attuale della pratica, dal punto di vista dell'*iter* burocratico e dell'impegno governativo, posso dire che il disegno di legge dà la possibilità alla marina

mercantile di scegliere una o più imprese per affidare, sulla base di accertate garanzie tecniche, il recupero dei bidoni della *Cavtat*.

LUCCHESI. Vuol dire affidare a trattativa privata?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si affidano i lavori senza nessuna forma tradizionale di contabilità dello Stato, cioè né per appalto, né per concorso, ma attraverso un contratto tra il Ministero della marina mercantile con la ditta o società prescelta per i lavori. Si è scelta questa strada proprio per eliminare gli eventuali e possibili ritardi che si verificano sempre quando si segue la normale prassi della contabilità dello Stato.

Qualcuno ha fatto cenno alle iniziative del pretore di Otranto e cioè all'ordinanza di sequestro della nave del novembre 1976 e quella di recupero del gennaio 1977: voglio ricordare che *in loco* già si trova la nave *Ragno* e la nave appoggio *Orsa*, al fine di armonizzare le iniziative prese dall'autorità giudiziaria con quelle di tipo legislativo, evitando in tal modo conflitti di competenza e conseguenti ritardi.

Per quanto attiene alle altre domande ritengo che il relatore abbia esaurientemente risposto.

Concludendo, desidero esprimere il mio ringraziamento all'impegno dimostrato dai componenti di questa Commissione per la ampia discussione e la volontà politica di giungere con solerzia all'approvazione di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di scegliere come testo base quello del disegno di legge governativo approvato dal Senato con conseguente assorbimento, in caso di approvazione, della proposta di legge Casalino ed altri.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo quindi all'esame degli articoli del disegno di legge, che non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare ad imprese italiane o straniere ovvero a loro consorzi l'incarico di provvedere alla rimozione degli effetti derivanti dal carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di nazionalità jugoslava affondata nel mare territoriale italiano in prossimità di Capo d'Otranto.

All'affidamento dell'incarico di cui al comma precedente si provvede, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di appalti per conto dello Stato, con apposite convenzioni stipulate dal Ministro della marina mercantile e approvate con suo decreto.

Ai fini della scelta delle soluzioni tecniche ottimali per rimuovere in modo completo e definitivo i pericoli di inquinamento derivanti dal carico della motonave « Cavtat » nonché per la vigilanza sulla esecuzione delle opere e dei lavori necessari, il Ministro della marina mercantile si avvarrà della consulenza di una Commissione nominata con suo decreto e composta di esperti anche stranieri.

Per la stipula delle convenzioni e l'emanazione dei decreti ministeriali di cui ai commi precedenti non è richiesto il parere del Consiglio di Stato.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per le spese derivanti dalle disposizioni di cui all'articolo 1, nonché per quelle di funzionamento della Commissione ivi prevista, è autorizzata l'istituzione di un apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con uno stanziamento di lire 5.000 milioni per l'anno 1977 e di lire 5.000 milioni per l'anno 1978.

Alle spese in questione si applicano le disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1924, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

ART. 3.

Le cose che saranno recuperate nel corso dei lavori di cui all'articolo 1 saranno acquisite allo Stato e il Ministero della marina mercantile provvederà alla loro custodia ed alla eventuale vendita secondo le norme stabilite dagli articoli 456 e 458 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

Le somme ricavate verranno versate alle entrate del bilancio dello Stato con impu-

tazione al capo 23, capitolo n. 3650, riguardante « Entrate eventuali e diverse concernenti il Ministero della marina mercantile ».

(*È approvato*).

ART. 4.

All'onere di lire 5.000 milioni per l'anno 1977 derivante dall'applicazione della presente legge si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Casalino e Guerrini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

a conclusione della discussione sul disegno di legge n. 1235 e sulla proposta di legge n. 1032

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative e ad adottare i necessari provvedimenti affinché le categorie economiche che hanno subito danni, e particolarmente i pescatori, in conseguenza dell'affondamento della nave *Cavtat,* possano fruire in via eccezionale e straordinaria, di un congruo indennizzo finanziario.

(0/1235/1/10).

Mi sia consentito esprimere qualche perplessità sulla proponibilità di questo ordine del giorno; con esso, chiedendo al Governo un impegno finanziario, si propone una errata interpretazione di quelli che sono i poteri del Governo e del Parlamento: infatti, è a quest'ultimo che compete una decisione in materia finanziaria e non è certo con la presentazione di un ordine del giorno che si può impegnare il Governo in tal senso.

CASALINO. Non è possibile pronunciarci definitivamente su questo ordine del giorno dopo aver esaminato tutti gli altri? Dico questo, perché mi sembra che l'onorevole Urso ne abbia presentato uno analogo.

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Casalino, perché dobbiamo procedere alla votazione; se vi sono ordini del giorno analoghi a questo in discussione sarebbero anche essi improponibili, per le stesse ragioni cui ho fatto poc'anzi riferimento.

PANI. Il gruppo comunista può dichiararsi disposto a ritirare l'ordine del giorno; tuttavia, esprimiamo perplessità sulle ragioni addotte per la sua improponibilità.

PRESIDENTE. Tengo a sottolineare che il mio giudizio non riguardava il merito, ma una non corretta concezione di quelle che sono le prerogative del Parlamento e del Governo. È chiaro, comunque, che a qualunque soluzione si pervenga resterà agli atti la presentazione di questo ordine del giorno.

BOCCHI. Potremmo trovare una diversa formulazione per questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. La diversa formulazione potrebbe essere quella di una raccomandazione e non di un impegno che la Commissione rivolge al Governo; tuttavia, resta pur sempre il problema di predisporre gli strumenti che garantiscano l'indennizzo cui l'ordine del giorno fa riferimento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Le osservazioni dell'onorevole Presidente sono quanto mai pertinenti e tali da giustificare l'improponibilità di questo ordine del giorno.

PANI. In considerazione delle argomentazioni suesposte il gruppo comunista dichiara di ritirare il proprio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Casalino, Venturini, Pani, Bocchi, Ottaviano, Forte, Baldassari, Calaminici, Amarante, Tamburini, Marchi Dascola, Guerrini e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1235,

impegna il Governo

1) a coordinare con il pretore di Otranto ogni iniziativa tendente al recupero della nave « Cavtat »;

2) a fare tutto il possibile affinché i lavori di recupero inizino immediatamente, assecondando le iniziative in atto che fra l'altro consentono un notevole risparmio finanziario e valutario;

3) che, a recupero avvenuto, avvalendosi del codice della navigazione o di altri strumenti legislativi, provveda ad intraprendere una azione di rivalsa per i danni subiti dallo Stato verso i responsabili della collisione che ha portato al naufragio.

(0/1235/2/10).

CASALINO. Mi sia consentita una breve illustrazione per sottolineare le ragioni di fondo che sono alla base di questo ordine del giorno, la cui presentazione è suggerita da reali esigenze e dal sincero intendimento che ad esse si possa dare sollecita e concreta attuazione. Il gruppo comunista chiede in modo pressante un preciso impegno del Governo per i preoccupanti effetti economici verificatisi a seguito dello incidente della Cavtat – e l'enorme quantità di prodotto pescato invenduto ne è la testimonianza – e per la negligenza che alla soluzione del problema il Governo ha finora dimostrato.

Vorrei ricordare all'onorevole Rosa, Sottosegretario per la marina mercantile, che allorché intervenne alla seduta del consiglio provinciale di Lecce ebbe ad assicurarci che il Consiglio dei ministri stava predisponendo apposito decreto: sappiamo che esso è stato redatto, ma non se ne è avuta più notizia: che fine ha fatto?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È stato trasformato.

CASALINO. Era logico che il Governo presentasse alla Camera una propria iniziativa e non aggirasse l'ostacolo presentando questo disegno di legge, in prima lettura, al Senato. Noi abbiamo approvato questo provvedimento legislativo perché non possiamo perdere altro tempo. Però, stante quello che è avvenuto in passato, noi vogliamo vincolare l'esecutivo nel senso innanzitutto che non si preferiscano ditte straniere, perché sappiamo tutti cosa c'è dietro questa vicenda. Pur senza voler scomodare i morti, mi corre l'obbligo di ricordare che a proposito del fatto del quale fu protagonista il compianto senatore Fabbri si disse a suo tempo che si trattava di un pretore in cerca di popolarità e che determinate società multinazionali avevano speso ingenti capitali per allestire località turistiche nell'Africa del nord, per cui avevano tutto l'interesse a deviare verso quelle zone le correnti di traffico turistico che tradizionalmente si dirigevano verso l'Italia.

Per quanto riguarda, comunque, il caso della *Cavtat*, devo dire che i pareri su di esso sono stati quanto mai discordanti: c'è stato uno scienziato americano, il professor Oppenheimer, il quale ha sostenuto che c'è molto più veleno nell'atmosfera di quanto non se ne sprigioni da un fusto di piombo; di contro, una commissione di scienziati a Venezia ha sostenuto che il pericolo è imminente e che bisogna prendere quanto prima dei provvedimenti.

Vorrei anche sottolineare che fin dall'inizio si è tentato di non farne una questione di parte, tant'è vero che del problema se ne sono occupati tutti, dal prete, al pretore, alle organizzazioni sindacali. Ho già fatto notare come notevoli somme siano state perdute a causa dell'impoverimento del flusso turistico verso le zone interessate alla particolare forma di inquinamento; d'altronde il pericolo per gli abitanti è reale, soprattutto se si tiene conto dei danni che la catena alimentare può produrre. Attraverso questo ordine del giorno, noi chiediamo che qualche esperto della marina mercantile collabori con i tecnici della SAIPEM che stanno compiendo i primi lavori e sono convinto che, nel momento in cui recupereremo la carcassa della Cavtat, i turisti cominceranno ad aumentare di nuovo, anche perché il mare, in quel punto, è ancora molto pulito.

PRESIDENTE. Vorrei precisare all'onorevole Casalino che un ordine del giorno, nel momento in cui viene accettato dal Governo, è, per sua stessa natura, vincolante, così come prescrive il regolamento della Camera. Vorrei con l'occasione informare la Commissione che sto compiendo un lavoro di ricerca di tutti gli ordini del giorno che sono stati approvati dall'inizio della legislatura ad oggi, per rendermi conto se il Governo ha adempiuto agli impegni che con essi aveva preso.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'ordine del giorno Ca-

salino ed altri potrebbe essere accolto dal Governo nello spirito, ma non nel contenuto. Esso, infatti impone al Governo, sia pure in positivo, l'osservanza categorica di determinate condizioni e ciò mi pare contraddica la *ratio* del disegno di legge che stiamo esaminando con il quale, invece, si tende a dare la massima libertà d'azione al ministero proprio in considerazione della particolare urgenza del caso. Porre delle limitazioni a questa azione io penso che potrebbe portare a ritardi che non sono certamente auspicabili e che – ne sono sicuro – neanche il collega Casalino vorrebbe. Quando nel testo dell'ordine del giorno, si parla di coordinamento, e bisogna chiarire cosa si intende con questa espressione; certamente penso di potermi impegnare a titolo personale nel dire che il Ministero della marina mercantile troverà i modi per coordinare la sua azione con quella degli altri organi – il pretore, innanzitutto – che sono impegnati nel caso della nave *Cavtat* e certamente sarebbe quanto mai assurdo pensare che questo non avvenga. Bisogna comunque chiarire che qualunque iniziativa del ministero deve passare necessariamente attraverso il vaglio dell'autorità giudiziaria, anche se il ministero non lo volesse. Se invece l'ordine del giorno intende vincolare il Governo a coordinare la sua azione con quanto sta facendo la società SAIPEM, devo dire che il Ministero della marina mercantile non può prendere impegni precisi in questo senso perché non ha ancora verificato le condizioni giuridiche, le possibilità tecniche e perché la stessa SAIPEM non ha ancora fatto sapere se sono possibili i recuperi dei fusti.

Per le regioni che ho appena detto, penso che non sia possibile accettare questo ordine del giorno, a meno che esso non venga modificato nei punti che ho indicato poc'anzi: in tal caso, potrebbe essere accettato come raccomandazione.

PANI. Come suonerebbe la modifica?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Potrebbe suonare così: « La X Commissione trasporti, invita il Governo ad intraprendere ogni possibile azione intesa a coordinare le iniziative in atto per la migliore riuscita del recupero del carico di piombo... ».

CASALINO. Accetto le modifiche proposte dal Governo, e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Poiché i proponenti accettano le modifiche proposte dal Governo, l'ordine del giorno risulta così modificato:

La X Commissione,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1235,

invita il Governo

ad intraprendere ogni possibile azione intesa a coordinare le iniziative in atto per la migliore riuscita del recupero del carico di piombo tetraetile e tetrametile della nave *Cavtat.*

(0/1235/2/10) « CASALINO, VENTURINI, PANI, BOCCHI, OTTAVIANO, FORTE, BALDASSARI, CALAMINICI, AMARANTE, TAMBURINI, MARCHI DASCOLA ENZA, GUERRINI, CERAVOLO ».

Gli onorevoli Marocco e Urso Giacinto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

considerato che il carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat,* giacente sul fondo del mare Adriatico nei pressi di capo d'Otranto, sta danneggiando la già precaria economia di Puglia e in particolare del Salento,

invita il Governo

a promuovere, d'intesa con la regione, un piano di interventi soprattutto in favore delle attività marinare e turistiche della zona gravemente compromesse ».

(0/1235/3/10).

Vorrei chiedere ai presentatori cosa intendano per « piano di interventi », perché se si intende un finanziamento anche quest'ordine del giorno diventa improponibile.

MAROCCO, *Relatore.* Si intende un piano di coordinamento degli interventi, che non implica certamente una spesa.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione con la modifica proposta dal presentatore.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno risulta pertanto così modificato:

« La X Commissione,

considerato che il carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave Cavtat giacente sul fondo del Mar Adriatico

nei pressi di Capo d'Otranto sta danneggiando la già precaria economia della Puglia e in particolare del Salento,

invita il Governo

a promuovere – d'intesa con la regione – un piano di coordinamento degli interventi soprattutto in favore delle attività marinare e turistiche della zona gravemente compromesse ».

(0/1235/3/10) « MAROCCO, URSO GIACINTO ».

MAROCCO. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo, e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è quindi accolto come raccomandazione.

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat* di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1235):

Presenti e votanti 24
Maggioranza 13
Voti favorevoli 24
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 1235 dichiaro assorbita la proposta di legge Casalino ed altri n. 1032.

Hanno preso parte alla votazione: Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Forte, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Tamburini, Tombesi, Venturini, Zoppi.

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE VICARIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO