SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

296ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 23 GIUGNO 1970

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente GATTO,
indi del Vice Presidente CALEFFI

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 15583

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 15583
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 15583
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 15583

INTERROGAZIONI

Annunzio 15616

Svolgimento:

PRESIDENTE 15584
ALBERTINI 15591
ANTONICELLI 15587
CAVALLI 15612
CAVEZZALI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . *Pag.* 15594, 15595, 15606
CIFARELLI 15589
GIANQUINTO 15594, 15598
MASCIALE 15594, 15608
* OSSICINI 15586
PIRASTU 15594, 15603
SALIZZONI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 15585
SEMA 15602
VENTURI Lino 15615

PETIZIONI

Annunzio 15584

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Vice Presidente GATTO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Boano per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Modifiche ed integrazioni alla tabella dei diritti per la visita del bestiame, dei prodotti ed avanzi animali ai confini dello Stato, ai sensi dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, modificata ed integrata con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 27 settembre 1947, numero 1099, e con legge 23 gennaio 1968, numero 30 » (1260);

« Proroga del termine previsto dall'articolo 1 della legge 23 dicembre 1962, n. 1844, recante provvedimenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari » (1261).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

SEGNANA, DALVIT e BERLANDA. — « Riconoscimento del servizio militare prestato nel Corpo di Sicurezza Trentino e nella Sezione speciale addetta alle batterie contraeree » (1263).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

Dal Ministro della pubblica istruzione:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 giugno 1970, n. 369, concernente aumento di spesa per l'attribuzione degli assegni di studio universitari e delle borse di addestramento didattico e scientifico » (1262).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

SEMA ed altri. — « Disposizioni per il riconoscimento dei diritti nazionali dei cittadini italiani di lingua slovena e per la tutela della minoranza nazionale slovena della regione Friuli-Venezia Giulia » (1180), previ pareri della 2ª, della 4ª, della 5ª, della 6ª e della 8ª Commissione;

alla 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

TRABUCCHI. — « Nuove norme circa la previdenza degli addetti ai pubblici servizi di trasporti in concessione » (1243), previ pareri della 5ª e della 7ª Commissione;

« Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, modificato con legge 8 maggio 1949, n. 285, e ratificato con ulteriori modificazioni dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, concernente provvedimenti per la cooperazione » (1244), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di petizioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del sunto di petizioni pervenute alla Presidenza.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

Il signor D'Amico Giacinto, da Rieti, chiede un provvedimento legislativo per la rivalutazione dell'indennità di carica dovuta ai funzionari di pubblica sicurezza in pensione. (Petizione n. 78)

Il signor Burgio Alfonso, da Agrigento, chiede un provvedimento legislativo che estenda alle guardie di pubblica sicurezza assunte in servizio temporaneo con il grado di guardie semplici ai sensi del decreto legislativo 20 gennaio 1948, n. 15, i benefici previsti dalla legge 14 febbraio 1970, n. 57, in favore degli assunti ai sensi dello stesso decreto legislativo n. 15 del 1948 in qualità di appuntati. (Petizione n. 79)

P R E S I D E N T E . Tali petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Le prime tre interrogazioni, la prima del senatore Ossicini, la seconda del senatore Cifarelli e la terza del senatore Antonicelli e di altri senatori, riguardano le violazioni della libertà e della dignità della persona umana in Brasile. Propongo pertanto che siano svolte congiuntamente. Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Avverto che sullo stesso argomento, dopo la diramazione dell'ordine del giorno, è stata presentata un'interrogazione da parte del senatore Albertini e di altri senatori. Propongo che anche questa interrogazione sia svolta congiuntamente alle altre interrogazioni iscritte all'ordine del giorno. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle quattro interrogazioni.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

OSSICINI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

quali passi siano stati fatti in favore del frate domenicano Giorgio Calegari, cittadino italiano, arrestato il 4 novembre del 1969 a San Paolo e, a quanto riferisce la stampa, sottoposto a torture;

se, stante il lungo periodo trascorso dall'arresto del padre domenicano, nulla sia stato fatto e perchè;

quali misure urgenti in via diplomatica si intendano prendere per un fatto di tanta gravità. (int. or. - 1494)

CIFARELLI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se abbia notizia delle gravi violazioni della libertà e della dignità della persona umana che vengono commesse nella Repubblica federale del Brasile.

Autorevoli organi di stampa, in Italia ed in Europa, anche di recente, hanno denunciato persecuzioni poliziesche, torture, assassini, tutto un complesso di fatti molto gravi, di fronte ai quali non può rimanere indifferente il Governo della Repubblica italiana, che deve far sentire in modi adeguati, e soprattutto nell'ambito delle Nazioni Unite, il turbamento e lo sdegno del popolo italiano. (int. or. - 1523)

ANTONICELLI, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, PARRI, CIFARELLI, ALBERTINI, BANFI, CODIGNOLA, VALORI, DI PRISCO, IANNELLI, BRUSASCA, MARCORA, CALAMANDREI, MARIS, VENANZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere quale passo intendano fare presso il Governo brasiliano perchè cessi almeno il sistema delle torture inflitte ai prigionieri politici, sistema che getta ombra su quel Governo, diffonde orrore e riprovazione in ogni comunità civile, inasprisce nel Brasile la lotta interna ed indebolisce il già faticoso tentativo di agevolare nel mondo, dopo le atroci esperienze dell'ultima guerra, la rinascita dello spirito democratico ed il regime della tolleranza.

L'azione che il nostro Governo può intraprendere sarà certamente utile non soltanto al nostro buon nome, ma anche alla fiducia che è comune proposito di accrescere nella ispirazione civile e umana che dettò la nostra Carta costituzionale. (int. or. - 1688)

ALBERTINI, PIERACCINI, BANFI, CALEFFI, CIPELLINI, FORMICA, MANCINI, ZUCCALÀ, BERMANI, FERRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

se non ritengano di intervenire presso il Governo brasiliano affinchè ai prigionieri politici venga assicurato un trattamento conforme alle regole civili ed umane che fanno parte, ormai, dei princìpi di diritto universalmente riconosciuti;

se non ritengano, in particolare, che ogni mezzo di pressione e di sollecitazione debba essere adoperato perchè quel Governo desista dall'inflizione di torture e cessi così di perpetrare delitti che offendono la coscienza dell'intera umanità;

se non ritengano, infine, che ogni passo italiano, inteso a favorire l'instaurazione di un clima umano e tollerante in Brasile ed in ogni altro Paese dove la lotta politica è sopraffazione dell'uomo sull'uomo, debba rispondere al preciso dovere della Repubblica di affermare e far valere i princìpi che la nostra Costituzione ritiene essenziali ad ogni convivenza civile. (int. or. - 1691)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

S A L I Z Z O N I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Signor Presidente, onorevoli senatori, rispondo alle tre interrogazioni presentate rispettivamente dal senatore Cifarelli, dal senatore Antonicelli e da altri senatori, dal senatore Albertini e da altri senatori.

Da tempo l'opinione pubblica dei Paesi liberi è scossa e preoccupata per le notizie concernenti le condizioni in cui vivono in Brasile tanti detenuti politici. In particolare si è fatta più larga l'eco di maltrattamenti e torture che i detenuti soffrono nelle prigioni.

Di queste notizie hanno dato testimonianza 40 detenuti liberati a riscatto della vita dell'ambasciatore della Repubblica federale di Germania a Rio minacciata in rappresaglia dai movimenti rivoluzionari brasiliani.

Tali sistemi sono stati duramente stigmatizzati da una voce particolarmente elevata ed incontestabile: quella del Vescovo di Recife, monsignor Camara.

In cospetto a fatti tanto gravi enunciati da fonti così diverse, il Governo italiano, che ha sempre manifestato la propria riprovazione per ogni ricorso alla repressione delle opposizioni politiche mediante la privazione delle libertà, i maltrattamenti e le torture dei prigionieri ovunque si verifichino, non puo venire meno anche in questa occasione alla sua obiettiva linea di condotta esprimendola con dolorosa partecipazione.

Esso tiene ad assicurare gli onorevoli interroganti che continuerà, come ha già fatto in passato sul piano bilaterale e per considerazioni umanitarie e di giustizia, a rendersi interprete presso le autorità brasiliane, pur nel rispetto del principio della non interferenza negli affari interni e sulla base della tradizionale amicizia tra i due Paesi, dei sentimenti dell'opinione pubblica italiana.

Per quanto riguarda poi l'interrogazione del senatore Ossicini, si precisa quanto segue.

Il 4 novembre 1969 veniva arrestato, sotto l'accusa di affiliazione ad un movimento ri-

voluzionario operante in Brasile, il domenicano Giorgio Callegari, che è attualmente detenuto nel carcere di Tiradentes in San Paolo.

La sorte del religioso è stata costantemente seguìta sia sul piano umano che su quello legale. Data la particolare legislazione penale esistente in Brasile, dove a quel tempo vigeva ancora la legge marziale, e la natura delle accuse rivolte al Callegari, sono stati necessari energici passi presso il Ministero degli esteri brasiliano onde ottenere il diritto di visita all'interessato da parte della nostra autorità consolare. In seguito a tale intervento, a partire dal 17 novembre dello scorso anno, il nostro console a San Paolo si è recato settimanalmente presso il Callegari, mentre della sua assistenza legale è stato dato incarico all'avvocato di fiducia del consolato generale in San Paolo, dottor Mori Ubaldini.

Dalle dichiarazioni rese dall'interessato ai funzionari del consolato generale in San Paolo e all'avvocato di fiducia, dottor Mori Ubaldini, risulterebbe che egli non ha subìto maltrattamenti.

L'Ambasciata si è ripetutamente interessata sia presso le autorità di Rio de Janeiro che presso quelle di San Paolo, onde ottenere la liberazione di don Callegari. Analogo pressante interessamento è stato svolto da questo Ministero a Roma presso l'ambasciatore del Brasile.

Questi interventi non hanno tuttavia raggiunto sinora un risultato positivo. Si deve tener presente che a carico del Callegari sono in corso due procedimenti: uno di carattere amministrativo e un altro penale. Il primo, che poteva avere come conseguenza un decreto di espulsione dal Brasile del Callegari, è giacente presso il Ministero della giustizia in Rio de Janeiro; il secondo, in esame presso la procura militare dello Stato di San Paolo, potrebbe concludersi — dopo l'istruttoria che la procura ha attualmente *in itinere* — con una pena detentiva a carico dell'interessato ove si facesse luogo ad un suo rinvio a giudizio presso quel tribunale militare.

Poichè l'interessato ha dichiarato di non voler accettare l'espulsione ed ha espresso la intenzione di affrontare il processo penale, il procedimento amministrativo che avrebbe potuto portare alla liberazione ed all'espulsione del Callegari non avrà corso. Occorre pertanto riferirsi al corso del procedimento penale, che continua ad essere seguito con particolare attenzione dalle nostre autorità, le quali non mancheranno, anche in questa fase, di continuare ad assicurare al Callegari l'assistenza legale e personale finora accordata.

O S S I C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* O S S I C I N I . Prendo atto di questa risposta e prendo anche atto che si sono fatti finalmente, dopo un certo tempo, dei passi, perchè anche dal punto di vista puramente della difesa di un italiano che si trova all'estero qualcosa di serio, di concreto fosse realizzato. Ma non posso dichiararmi completamente soddisfatto, non tanto perchè per via diplomatica si poteva fare di più, quanto perchè, secondo me, bisognava, e con un certo anticipo e su un piano più generale, sensibilizzare l'opinione pubblica attraverso comunicati ed altre cose e non soltanto dare una risposta — io non parlo solo al Ministero degli affari esteri, ma in generale — alla mia interrogazione.

Si tratta di un fatto molto grave: ci troviamo di fronte a questo frate domenicano, Giorgio Callegari, che fra l'altro nobilmente rifiuta di farsi mandar via perchè vuole testimoniare, come testimonia una gran parte del clero, insieme a coloro che combattono per la libertà dell'America del Sud. Questo è un fatto di grande importanza. Ed io credo che qualcosa di più si deve poter fare, oltre che agire sul piano diplomatico. Qui si tratta di una gravissima offesa alla libertà della persona umana e si tratta di un grave problema politico ed umano. Nell'America del Sud la Chiesa ed il clero, molto spesso, debbono collegarsi alle battaglie dei poveri, alle battaglie degli sfruttati. La situazione in Brasile è drammatica e in questa occasione altri autorevolmente ne parleranno sul piano generale.

Ma io volevo sottolineare con l'interrogazione, che se è riuscita a stimolare un interessamento già ha avuto un suo risultato, questa drammaticità e dimostrare che casi come quello di Camillo Torres e di altre persone non sono casi isolati; volevo dimostrare che nonostante la facciata, nonostante certe dichiarazioni formali, nonostante quello che è stato detto in occasioni anche importanti, la situazione nell'America del Sud e drammatica. Il popolo è oppresso in modo incredibile e le torture avvengono. Mi si permetta di dire che un detenuto certamente, in queste condizioni, non può facilmente raccontare a chicchessia, alla presenza dei guardiani, le torture subite. Oltretutto la sua dignità ed il suo coraggio danno testimonianza del fatto che certamente se egli vuole affrontare un processo vorrà dire e testimoniare qualcosa.

Pertanto io prego di fare di più. In casi analoghi, in altre Nazioni è stato tentato molto, non solo attraverso i canali diplomatici normali ma anche attraverso una pressione più massiccia del Governo. Colgo comunque l'occasione per dire che in questa drammatica situazione il Parlamento deve prendere coscienza sempre più di questi fatti.

Giorgio Callegari è la testimonianza coraggiosa di una situazione che veramente disonora i popoli civili. Il Brasile in questa come in altre occasioni si sta macchiando di delitti che gridano vendetta ed io qui nel Parlamento italiano, come italiano oltre che come uomo che deve dare una sua testimonianza, voglio ricordare a tutti il nome di questo frate domenicano che combatte insieme ai popoli oppressi per la libertà non soltanto del suo Paese ma di tutti i Paesi.

A N T O N I C E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N T O N I C E L L I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, ho ascoltato le parole del Sottosegretario agli esteri che sono, come sempre, personalmente sensibili in modo particolare a problemi di questa natura, e gli do atto della buona volontà e anche delle dichiarazioni di consenso, di partecipazione, come egli ha detto, alla causa. Se non mi dichiaro interamente soddisfatto è perchè, come apparirà del tutto naturale, io pretendo qualcosa di più che ritengo tuttavia possibile da parte del Governo.

Sarei tentato, in un quadro più vasto, cioè più completo, di parlare del problema della violenza nel mondo, di quello che essa è, di come si manifesta in molteplici aspetti persino occulti, e di chi la compie e di chi la soffre. Mi limito a parlare dell'aspetto più ostensibile, più inoppugnabile, più ripugnante e più intollerabile della violenza, cioè della tortura. E mi riferisco — è chiaro — ai casi delle torture inflitte a imputati e prigionieri politici da parte dei pubblici poteri, addirittura come sistema di Governo.

Ho colto l'occasione per questo intervento da recentissimi avvenimenti in Brasile; ultimo, che io sappia, al quale lei, onorevole Sottosegretario, ha accennato, lo scambio di quaranta prigionieri politici brasiliani con l'ambasciatore di Bonn rapito da audaci guerriglieri. Questi prigionieri portano sul loro corpo le prove delle torture subìte. Non si tratta di una persona sola e quei quaranta non sono un caso isolato.

Inutile portare qui l'elenco delle testimonianze, perchè la stampa di tutto il mondo, quella non servile né ipocrita, le ha già raccolte ed associazioni internazionali che si dedicano a questo scopo di combattere almeno l'impiego barbaro delle torture riempiono i loro *dossiers* con abbondanza. Per quel che riguarda il solo Brasile, circola anche in Italia un « libro bianco » di data recente. Esso, tra l'altro, porta, con una serie di testimonianze, un elenco di vittime e uno di torturatori; fra i torturati vi sono uomini e donne di ogni ceto e professione e parecchi sacerdoti, tra cui il prete domenicano di cui ha parlato l'amico Ossicini, Giorgio Callegari, del quale il citato « libro bianco » ricorda le torture subite.

Non parlo poi della gente assassinata, come, proprio tra i sacerdoti, Padre Antonio Henrique Pereira Neto. Si ha conferma da questi, come da altri documenti, che i tortu-

ratori o capi di torturatori sono in gran parte militari, anzi ufficiali, e che insomma la tortura è compito governativo, e che il capo della polizia politica di San Paolo, venuto di recente anche a Roma, Sergio Paranhos Fleury, pare essere uno dei fondatori del tristemente celebre « Squadrone della morte ». Non aggiungerò altre agghiaccianti testimonianze intorno alle sevizie inflitte ai prigionieri politici brasiliani con una costante, efferata applicazione, che appartiene al sistema a partire dal colpo di Stato militare del 1° aprile 1964.

Non è parso ammissibile a me, né ai colleghi di ogni parte politica che hanno sottoscritto l'interrogazione, che sia del tutto naturale tacere di questi fatti in Parlamento, solo perchè abbiamo rapporti diplomatici (e anche la Santa Sede li ha) non solo col Brasile, ma anche con tanti altri Stati, come la Bolivia, il Guatemala, l'Uruguay, il Nicaragua, Santo Domingo ed altri ancora, in cui (come direbbero proprio quegli ammirevoli preti che interpretano la loro missione, secondo la fede di don Camillo Torres, quale di *sacerdotes in aeternum*) non pare che sussista « altra alternativa che la violenza rivoluzionaria, liberatrice ». Comprendo le oggettive difficoltà in cui viene a trovarsi il nostro Governo come altri Governi per via di quei rapporti diplomatici e quei legami di vario ordine e interesse che ci stringono a quei Paesi (il pensiero corre per contrasto ad altri Paesi come la Cina popolare, il Vietnam, la Corea, la Repubblica democratica tedesca, dei quali altro tipo di interesse ci proibisce addirittura di rinoscere l'esistenza statuale e sovrana); ma nessuna difficoltà ci impedisce di ribattere che il nostro dovere nazionale, il compito del Governo che attualmente dirige il nostro Paese è proprio quello di superare le difficoltà per gravi e incresciose che siano. Sono apparsi in questo quarto di secolo, figlio della seconda guerra mondiale — quella guerra in cui la democrazia parve volere ed ottenere la sua propria vittoria — altri mondi nel campo della storia: uno di questi è l'America latina. Possibile che il nome dell'America latina sia legato a una storia di povertà disperata, di colpi di Stato militari, di occupazione economica da parte degli Stati Uniti, di guerriglia patriottica, di rivolta cristiana, di repressioni crudeli e della tortura come metodo di repressione? Non possiamo tacere senza che la tortura diventi anche consapevolmente una nostra responsabilità.

Onorevoli colleghi, siamo usciti da una guerra di tale disumana esplosione da condizionare ancora oggi la nostra vita fisica e il presente e il futuro della nostra vita morale. Ma per mutare che possano, sotto tante pressioni, i valori dell'esistenza collettiva, quello che rispetta la dignità anche fisica dell'uomo si era radicato in noi proprio a rivincita della degradazione che aveva conosciuto nell'ultima guerra. Perciò a noi riesce impossibile tollerare che un uomo torturi un suo simile, che un gruppo organizzato conosca questa orrenda sottospecie di razzismo, tanto meno che un Governo se ne assuma l'incarico: non può esistere titolo, per quanto rumorosamente solenne, che lo conceda e lo giustifichi. Ciò che importa è alzare la voce, solidarizzare con altre voci di protesta, organizzare la lotta delle coscienze, coordinare le leggi del diritto universale contro la tortura, questa forma di repressione che sembra diventata il più forte baluardo della dittatura. Bisogna che si alzi la voce dei popoli; bisogna che, in Brasile per esempio, le grida osannanti al recente trionfo sportivo non assordino così le orecchie da non far percepire le urla e i lamenti dei seviziati.

La voce dei popoli è la nostra arma naturale; ad essa abbiamo imparato a ricorrere. Ma non può e non deve bastare. Il problema è anche e soprattutto dei governi. Se i governi non avranno il coraggio di manovrare oltre la prudenza diplomatica sarà vergogna per loro, ma come non credere che sarà intaccata un giorno anche la loro forza e la loro legittimità, proprio per questa mancanza di coraggio?

Tutto ciò che di più nobile può essere sopravvissuto della lotta per la civiltà nell'ultima guerra mondiale non può non essere invocato per un'azione congiunta di popoli e di governi per l'eliminazione dell'ignobile pratica della tortura tanto più per reati di opinione. Io credo che intanto questa azione possa poggiare su numerose adesioni ed es-

sere rivolta al medesimo indirizzo: intendo dire l'ONU. Insieme con i colleghi firmatari faccio mio un proposito che so andar raccogliendo consensi ed aver presto la possibilità di manifestarsi nell'altro ramo del Parlamento: ed è quello di impegnare il Governo italiano a farsi promotore presso l'ONU di una inchiesta nei Paesi nei quali l uso della tortura contro imputati politici è documentato da varie fonti non sospettabili, così da ricavare una conferma pubblica e ufficiale dei fatti.

I governi sotto accusa sono quelli che ho nominato, ma occorre aggiungerne altri, perchè ormai le testimonianze sono schiaccianti, e questi altri appartengono all'Europa e precisamente all'Europa mediterranea (non posso dimenticare l'orrore della somministrazione di allucinogeni per opera della polizia politica portoghese). L'ONU celebra in questi giorni il quarto di secolo della sua istituzione; per dubbi che si possano avere sulla sua vitalità, sulla sua forza, sul suo prestigio, esso è ancora un organismo che può, almeno di fronte a questi alti appelli umanitari, trovare l'energia di rispondere, operando con successo. Certo, sarebbe onorevole per il nostro Paese che, in luogo di un probabile discorso celebrativo, partisse dal nostro attuale ospite dell'ONU in questa solenne occasione una proposta di così grande significato e valore.

La cessazione immediata della pratica della tortura, come si propone di suggerire l'interpellanza che partirà dalla Camera dei deputati, può essere garantita attraverso controlli internazionali e può essere intimata come condizione della permanenza in seno all'ONU dei Paesi che, macchiandosi di tali colpe, contravvengono a un principio della stessa Carta delle Nazioni Unite.

Credo anche che normali rapporti bilaterali con i Paesi che saranno riconosciuti colpevoli potranno subire una modificazione. Non mi si risponda — lei così mi ha risposto, onorevole Sottosegretario — che è impossibile intervenire nei cosiddetti affari interni degli Stati, come se la tortura possa essere considerata una normale pratica politica della quale siamo disinteressati e non ferisse al cuore la civiltà di cui, nonostante tutto, siamo e vogliamo essere parte comune.

Il nostro non è mero giudizio e appello di filantropi, di umanitari: è preoccupazione ed esigenza anche di uomini politici, i quali sanno perfettamente come la rivolta del mondo è generata dalla crudeltà dei sopraffattori. Non è solo problema di umanità, è anche problema politico e nel suo duplice valore esso va risolto. Vorremmo ricordare che la pratica della tortura denuncia l'iniquità e l'illegittimità del potere che ne fa uso; e qui si allargherebbe oltre misura il discorso e toccherebbe il cuore delle ingiustizie sociali che, per essere mantenute, sono costrette a ricorrere a questi mezzi. Ma senza discutere le cause, che sono lampanti, mi sono limitato a chiedere al nostro Governo di ingegnarsi a fare quanto è in suo potere almeno per eliminare i più crudeli degli effetti.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . Limitatamente soddisfatto, onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, non già perchè non traspaia dalla risposta che qui ci è stata data la riprovazione e la preoccupazione del Governo in relazione ai fatti a cui si riferisce anche la mia interrogazione, bensì per il fatto che si intende a queste risultanze di una situazione molto grave far corrispondere un'azione sul piano bilaterale per considerazioni di umanità e di giustizia.

Nel presentare la mia interrogazione, che poi è stata la prima, relativa ai fatti di tortura e di menomazione dell'integrità e della dignità della persona umana in Brasile, mi domandavo se fosse opportuno levare la voce nel nostro Parlamento al riguardo, e a quale punto giuridico, oltre che umanitario, ci si potesse riferire.

Riguardo all'opportunità, non dimentico che in Brasile vi sono importanti collettività italiane, che molta parte dello sviluppo del Brasile è dovuta agli italiani e che nella classe politica del Brasile in tutti i settori sociali sono molti i cittadini brasiliani di origine italiana. D'altra parte questo è un discorso che limiterebbe la nostra azione politica nei confronti di molti Paesi del mondo, dato

che gli italiani sono presenti in tutte le collettività di oltre Atlantico ed in quelle delle Nazioni di mezza Europa.

Circa il problema di fondo, a me pare che uno Stato non menomi il rispetto dell'indipendenza e dell'autonomia altrui allorchè si riferisce a quella che gli antichi chiamavano ragion di diritto naturale. Noi che siamo stati studiosi di diritto positivo, pur tuttavia non dimentichiamo quanto ci ha insegnato Benedetto Croce, cioè che il diritto naturale è una presentazione rigorosa dei princìpi dell'etica, che impegnano i singoli, ma che, divenendo fatto ed orientamento comune, sono più forti degli stessi princìpi politici e giungono a dominare la creazione stessa delle norme giuridiche. Mi riferisco perciò positivamente a quello che è oggi l'assetto giuridico internazionale, nel quale spesso le sovranità degli Stati sono in un certo qual modo limitate, se non altro dall'appartenenza all'ONU.

Ecco perchè nella mia interrogazione ho chiesto che il Governo italiano, con tutta la prudenza, la diplomazia e la fermezza di chi sostiene una causa giusta, si rivolga al Governo della Repubblica federale del Brasile non soltanto direttamente sul piano dei rapporti bilaterali, ma anche indirettamente, in seno all'ONU. Sono concorde con quanto ha detto il collega Antonicelli, però desidero puntualizzare in termini giuridici che esiste la Convenzione dell'ONU sopra i diritti della persona umana, sottoscritta e ratificata dagli Stati aderenti all'ONU e quindi anche dal Brasile. La Convenzione ha valore giuridico e prevede sanzioni in caso di inadempienza. Questo non significa intrusione di uno Stato sovrano, nei confronti della politica interna di un altro Stato sovrano, ma esercizio di un diritto-dovere, da parte di uno Stato che detta Convenzione ha sottoscritto.

Ciò mi pare che vada posto a base dell'orientamento del nostro Governo e della nostra diplomazia: un orientamento non unilaterale e privo di iattanza. Come è stato ricordato, già prima e forse dopo la seconda guerra mondiale hanno avuto larga diffusione le più abbiette costrizioni contro la persona umana — non ho parole abbastanza vigorose per esprimere sufficiente disgusto e ribrezzo —.

In questi giorni apprendiamo, per esempio, che un fisico sovietico è stato liberato dal manicomio (nel quale era ricoverato per aver criticato il regime del suo Paese) solo perchè c'è stata una protesta, non più limitabile, da parte di fisici di fama mondiale.

Così come sappiamo che in Portogallo gli oppositori del regime di Salazar venivano ritenuti folli e rinchiusi nei manicomi.

Nel rivolgere questa interrogazione, pensavo alla necessità di guardare il mondo senza paraocchi. Guardiamo alle genti palestinesi, senza terra, esposte alle speculazioni di una guerra che imperversa sopra le loro teste, guardiamo all'Estremo Oriente come all'Estremo Occidente, ai grandi Paesi che si pongono come i tutori dell'ordine internazionale, come ai piccoli Paesi quale la Grecia, dove imperversano le dittature.

Un Parlamento in un Paese libero è organo rappresentativo del popolo di questo Paese, ma è anche rappresentativo di una coscienza universale.

In questo senso, anche per questa ragione morale di fondo, ritengo debbano essere utilizzati tutti gli strumenti, da quelli diplomatici a quelli giuridici, per cercare di fronteggiare l'angoscioso problema delle torture fisiche, che nel Brasile ha avuto in questi giorni le più clamorose testimonianze, di fronte all'opinione pubblica mondiale.

Ritengo che malgrado tutte le sopraffazioni dei violenti in definitiva la forza più viva è l'opinione pubblica. Chi ha vissuto le vicende del fascismo, del nazismo, dello stalinismo sa che l'opinione pubblica alla lunga è la più forte, ed è per contribuire a questi orientamenti dell'opinione pubblica che noi qui leviamo la voce.

Vorrei aggiungere due notazioni, in relazione alla situazione particolare del Brasile. La prima è che truppe brasiliane hanno partecipato al fronte antinazista e antifascista della seconda guerra mondiale e sono anche venute in Italia, ispirandosi ai famosi quattro princìpi della Carta atlantica, base del patto stesso delle Nazioni Unite. Tra questi princìpi, vi era la libertà dalla paura, cioè la libertà dal terrore della pat-

tuglia nazista, o della pattuglia stalinista, la libertà dal terrore dei campi di concentramento. La seconda notazione si riferisce alla particolare simpatia verso le sorti dell'America latina, il più grande problema di libertà e di giustizia che vi sia nel mondo contemporaneo.

Ho avuto la possibilità di conoscere un po' da vicino quella situazione e debbo definirla oltremodo preoccupante. Nel Sud America in realtà non vi sono le tragiche situazioni asiatiche di popoli sterminati, proliferanti secondo una demografia di allucinante progressione aritmetica, su territori sprovveduti di ogni possibilità di vita, bensì vi sono situazioni di ingiustizia e di privilegio medievale le quali bloccano la strada delle riforme.

Noi italiani abbiamo avuto qualche parte nell'avviare in Brasile una politica di sviluppo, soprattutto nel Nord Est, che corrisponde, per un'estensione vastissima e con problemi più gravi, al Mezzogiorno d'Italia. Il superamento almeno delle forme più gravi del sottosviluppo nel Mezzogiorno lo abbiamo offerto come esperienza nei piani di collaborazione internazionale al Brasile.

Purtroppo agli studi non sono seguite le realizzazioni e colà imperversano i militari. Antifascisti, antinazisti, antistalinisti, antiperonisti, antifranchisti, antisalazaristi, noi leviamo la voce contro ogni sopraffazione, in qualsiasi continente, avverso la dignità della persona umana, la libertà dell'uomo, la libertà dei popoli.

A L B E R T I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A L B E R T I N I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, io non ho avuto la fortuna — chiedo scusa all'onorevole Sottosegretario — di aver sentito la sua risposta alle nostre interrogazioni; quindi non ho la possibilità di dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto, ma ciò ha un'importanza marginale e secondaria.

L'essenziale, da quello che ho sentito dai precedenti interventi dei senatori Antonicelli e Cifarelli, è che il Governo ha manifestato la sua solidarietà e la sua preoccupazione per questi fatti che succedono in una Nazione che ritiene di appartenere al novero delle Nazioni civili.

Comunque capisco, in astratto, le difficoltà per il nostro Governo di un intervento diretto, però questo non deve esimerci dal promuovere le necessarie azioni verso gli altri Governi liberi perchè collettivamente — come ha proposto giustamente, ed io sono solidale con lui, il senatore Antonicelli — si prenda una iniziativa presso l'ONU affinchè si crei una Commissione di inchiesta sulla situazione esistente nel Brasile e di sorveglianza perchè questi fatti, obbrobriosi per l'umanità e non solo per quel popolo, cessino.

Infatti queste sevizie, queste torture creano uno stato di angoscia e di profonda amarezza in cui lasciano tutti noi ed hanno scosso la coscienza di tutti gli uomini civili. Queste torture e sevizie di prigionieri, di cui abbiamo avuto la dimostrazione plastica in occasione del trasferimento di un gruppo di prigionieri in Algeria, hanno colpito la nostra coscienza ed io, che ho visto un documentario fotografico, sono rimasto impressionato: e con me gente che la pensa in modo molto diverso dal mio punto di vista sociale e politico è rimasta colpita e preoccupata da questa situazione.

Quello che particolarmente ha colpito è il caso della signora Teresina Dias de Oliveira, che è stata arrestata e detenuta per ben sei mesi per il solo delitto di essere stata la cuoca di uno dei capi del Movimento di liberazione del Brasile, di Juan Carlos Lamara.

Come scrive un giornale che gode di un immenso prestigio per la sua obiettività, « Le Monde », questa signora è arrivata ad Algeri accompagnata da quattro giovani figli, due dei quali — sottolineo questo fatto perchè è di una particolare importanza, e credo che neppure la Gestapo e le SS siano arrivate a queste aberrazioni: dal punto di vista fisico probabilmente le hanno superate, ma dal punto di vista morale difficilmente le hanno potute superare — sarebbero stati coattivamente presenti alle torture inflitte ai loro genitori.

Questo è uno dei delitti più terribili che si sia perpetrato contro quella povera gente; non solo contro di loro, ma oserei dire contro l'umanità perchè colpisce tutto il nostro sentimento morale, la nostra ragione; perchè quando degli uomini giungono a tanta bassezza e a perpetrare simili orrende bestialità c'è da chiedersi se appartengono al nostro genere o a quello delle belve più feroci.

Io che sono stato vittima di una simile allucinante esperienza, perchè ho provato le sevizie terribili che mi sono state inflitte dalla Gestapo e dalle SS durante la mia deportazione e detenzione a Mauthausen, so quali sono le conseguenze terribili che portano questi fatti aberranti, perchè mirano a estorcere delle confessioni su fatti che non si sono magari compiuti o che neppure la nostra fantasia ha potuto o poteva immaginare e, quello che è peggio, cercano di estorcere la delazione contro altri cittadini, con i quali magari non si è avuto nessun rapporto di nessun genere e tanto meno quello specifico del quale si può essere accusati.

È purtroppo la reazione a catena che implica questo sistema o questo metodo di violenza come risposta alla violenza. E già si parla in Brasile di nuovi arresti, con nuove inevitabili conseguenze di torture, di sevizie (ne parlano i giornali questi giorni a seguito proprio dell'arresto o del sequestro, per meglio dire, dell'ambasciatore della Repubblica federale tedesca).

Sono fatti che debbono cessare; il nostro intendimento — e mi pare che sia venuto fuori chiaramente dalle parole assai sagge e serene del senatore Antonicelli — è proprio quello di rompere questa catena di violenza, di arrivare ad un rapporto civile tra opposizione e Governo in modo che anche in quel Paese la vita possa correre sul binario della normalità. Si dice che in Brasile vi siano 12 mila prigionieri politici e che ben 30 di essi sarebbero morti in conseguenza delle torture loro inflitte. Ma il grave, a mio giudizio, è che queste violenze, queste detenzioni, questi arresti siano determinati per la maggior parte dei casi non da fatti specifici o da reati che possano essere genericamente definiti politici, ma da fatti rientranti nella sfera dei cosiddetti reati di opinione, i quali anche se non sono codificati in una norma giuridica purtuttavia sono implacabilmente perseguiti dai regimi dittatoriali e polizieschi. Ebbene, questo concetto ripugna alla nostra coscienza di uomini liberi, perchè il reato di opinione non deve e non può esistere in un mondo civile nell'epoca in cui viviamo, epoca che — come giustamente sottolineava il senatore Antonicelli — ha visto nell'ultimo conflitto i popoli liberi combattere affinchè i princìpi di libertà fossero sanciti, codificati, applicati e accettati da tutti i popoli.

Il nostro augurio è che in Brasile finisca il regime militare e venga ripristinato un regime democratico; ma, più immediatamente, il nostro augurio è che cessi l'attuale sopraffazione dell'uomo sull'uomo e che il Governo brasiliano, di fronte alla sollevazione della coscienza dei popoli liberi (di cui anche il nostro Governo deve rendersi interprete) desista dal ripugnante e metodico sistema di infliggere torture e sevizie ai prigionieri e cessi di perpetrare delitti che offendono la coscienza dell'intera umanità.

In questo senso deve essere indirizzata l'azione del nostro Governo il quale deve implacabilmente premere su quello brasiliano e nei consessi internazionali affinchè quel Paese o meglio quel Governo si uniformi ai princìpi che informano, che debbono informare, un normale vivere civile.

P R E S I D E N T E . Seguono cinque interrogazioni, due delle quali sono state presentate dal senatore Gianquinto e le altre, rispettivamente, dal senatore Masciale e da altri senatori, dal senatore Sema e dai senatori Pirastu e Sotgiu, riguardanti il naufragio della motonave « Fusina ». Propongo pertanto che vengano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Si dia lettura delle cinque interrogazioni.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

GIANQUINTO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

le cause del tragico naufragio della motonave « Fusina » del Compartimento marittimo di Venezia;

in particolare, qual era lo stato delle strutture del bastimento e quando intervenne l'ultimo controllo del Registro navale italiano;

l'entità del carico e le condizioni di stivaggio in relazione alle esigenze di sicurezza degli uomini e della nave durante il viaggio.

L'interrogante chiede di sapere, inoltre, come mai non è stato tempestivamente e doverosamente provveduto ad eliminare le gravissime deficienze delle radio-assistenze alla navigazione sulle coste sarde, deficienze che non potevano essere ignorate nè dagli organi tecnici, nè dalle Capitanerie di porto, nè dal Ministero competente. L'entità di tali deficienze è denunciata dal fatto allucinante che l'« SOS » lanciato dalla nave in pericolo rimase inascoltato; da ciò il perimento degli uomini dell'equipaggio.

Per conoscere, infine, quali provvidenze si intendano adottare a sostegno delle sventurate famiglie delle vittime. (int. or. - 1384)

MASCIALE, DI PRISCO, VENTURI Lino, RAIA, CUCCU. — *Ai Ministri della marina mercantile e del lavoro e della previdenza sociale.* — In relazione alla tragica notizia dell'affondamento della motonave « Fusina », scomparsa nella notte tra venerdì 16 e sabato 17 gennaio 1970 al largo della Sardegna con tutto l'equipaggio (un solo superstite su 19 uomini imbarcati e tra questi un ragazzo di 16 anni), gli interroganti chiedono di conoscere:

1) se è vera la notizia secondo cui, malgrado siano stati lanciati numerosi « SOS » ed alcuni razzi luminosi, questi non sono stati raccolti o avvistati dai posti di controllo e di assistenza, mentre è noto che il disastro è avvenuto a 10 miglia circa dalle coste sarde, tra l'isola di S. Pietro e l'approdo di Carloforte;

2) se è vera inoltre la notizia che quella motonave, iscritta al Compartimento marittimo di Venezia con matricola n. 645, stazzava 2.706 tonnellate e trasportava un carico di 3.996 tonnellate di blenda, destinate alla « Montedison »;

3) la data del varo della predetta motonave e se vi sono stati i prescritti accertamenti circa l'efficienza e la stabilità del natante e la sicurezza per i lavoratori ivi imbarcati e tragicamente scomparsi. (int. or. - 1386)

SEMA. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle poste e delle telecomunicazioni.* — La tragedia della nave « Fusina », l'orribile morte di marittimi che in altre circostanze avrebbero potuto salvarsi, la penosa impressione e la protesta di tutta la gente del mare, dei loro familiari e dell'intera opinione pubblica, già scossa dal ripetersi troppo frequente di disastri, sono i fatti per i quali l'interrogante chiede di sapere se i Ministri competenti sono in grado di dare una esatta informazione sulla dinamica del sinistro e del mancato salvataggio dell'equipaggio, se hanno individuato le responsabilità, se ritengono di poter assicurare che quanto era necessario era già predisposto per evitare casi del genere e se hanno dato disposizioni affinchè immediatamente vengano eliminate le deficienze riscontrate. (int. or. - 1415)

PIRASTU, SOTGIU. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

a) se l'inchiesta promossa dal suo Ministero sul tragico naufragio della motonave da carico « Fusina » sarà diretta anche ad accertare l'effettiva percentuale di umidità del carico del mercantile (causa non ultima della sciagura);

b) se non si ritenga che nel corso della inchiesta stessa vengano sentiti i lavoratori portuali che, per la loro diretta conoscenza dei fatti, possono dare un contributo rilevante all'accertamento della verità.

Gli interroganti chiedono, altresì, di conoscere quali interventi urgenti il Ministro intenda attuare al fine di provvedere all'installazione di una stazione radioricevente e all'assegnazione di un mezzo idoneo al pronto intervento all'ufficio circondariale marittimo di Carloforte. (int. or. - 1449)

GIANQUINTO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se non riten-

ga necessario disporre che dal relitto abbandonato della motonave « Fusina » venga prelevata la cassetta contenente i documenti di bordo, che possono contenere dati e rilievi di estrema importanza per stabilire le condizioni della nave e le cause del naufragio, nonchè disporre, quanto meno, la descrizione della stazione RT di bordo per stabilirne il grado di efficienza.

L'interrogante chiede anche che vengano ordinati accertamenti per stabilire se la nave era dotata dei prescritti battelli automatici di salvataggio. (int. or. - 1535)

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Onorevole Presidente, poichè la Commissione di inchiesta a suo tempo nominata non ha fatto ancora pervenire le sue risultanze, non essendo in possesso degli elementi di valutazione completi, io vorrei proporre a lei, signor Presidente, e agli onorevoli interroganti un rinvio, pur essendo in grado di fornire i primi elementi di informazione sul tragico naufragio della motonave « Fusina ».

P I R A S T U . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I R A S T U . Vorrei fare un'osservazione. Il Sottosegretario dice di non essere ancora in possesso delle risultanze dell'inchiesta; però tutta la stampa ha annunciato che la commissione (presieduta dal generale Osvaldo Possenti, comandante della Capitaneria del porto di Cagliari) dopo cinque mesi di attività ha presentato la sua relazione. Evidentemente essa non è giunta ancora al Ministero della marina mercantile, ma tutta la stampa ha annunciato la presentazione della relazione da parte della commissione; non solo, ma ha già indicato quali sono le linee di questa relazione.

Quindi se si deve fare un rinvio, esso deve essere brevissimo perchè, ripeto, in Sardegna tutta la stampa ha annunciato già l'inoltro di questa relazione.

M A S C I A L E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Signor Presidente, giacchè è stata fatta questa richiesta da parte del rappresentante del Governo, io concordo con la tesi sostenuta dal collega Pirastu. Non abbiamo bisogno oggi di informazioni su alcuni fatti. Noi vogliamo conoscere la relazione che ha steso la commissione di indagine. Pertanto io chiedo che il contenuto di questa relazione sia portato a nostra conoscenza non tra sei mesi ma nel più breve tempo possibile.

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . Io insisto perchè il Governo risponda alle interrogazioni, almeno a quelle che ho presentato io. Il Governo ci fornisca gli elementi di cui è in possesso e risponda anche agli altri quesiti che sono stati posti dalle mie due interrogazioni. Uno di questi quesiti è molto importante fra l'altro perchè riguarda il recupero di alcuni documenti che erano a bordo della nave.

D'altra parte, signor Presidente, le famiglie delle vittime sono in stato di angoscia perchè non conoscono ancora le cause reali del naufragio della motonave « Fusina »; vi sono molti punti oscuri ed angosciosi, che devono essere chiariti.

Ecco perchè chiedo che il Governo dichiari intanto quello che sa. Vuol dire che poi potremo tornare sull'argomento a seguito di altre interrogazioni o eventualmente anche di interpellanze.

P R E S I D E N T E . Invito allora il Governo a rispondere alle interrogazioni sul naufragio della motonave « Fusina » espo-

nendo i dati e gli elementi di informazione attualmente in suo possesso.

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Onorevole Presidente, io prendo senz'altro atto delle richieste avanzate dagli onorevoli senatori e farò sollecite premure presso il Ministero perchè questa relazione, con tutta la documentazione e gli atti relativi completi, possa pervenire al più presto per poter informare il Senato e gli onorevoli interroganti in modo organico e completo. In attesa fornisco gli elementi di cui il Ministero è in possesso, come richiesto dal senatore Gianquinto.

La motonave « Fusina », varata nel 1957 ed iscritta al n. 645 delle matricole della Capitaneria di porto di Venezia, giunse a Porto Vesme il 6 gennaio 1970 e, dopo aver sbarcato un carico di carbone coke, imbarcò 3.900 tonnellate di minerale di blenda alla rinfusa destinato al porto di Marghera. (*Interruzioni dei senatori Masciale e Gianquinto*). Così risulta.

Come è noto, il minerale di blenda, allorquando contiene umidità in misura superiore all'8 per cento, presenta caratteristiche di scorrevolezza eccedenti il limite di sicurezza per il carico alla rinfusa, per cui l'autorità marittima dispose che nelle stive nn. 1 e 2 fossero costruite apposite paratie divisorie sotto il controllo di un perito del Registro italiano navale. Nella stiva n. 3, sprovvista delle suddette paratie, fu consentito l'imbarco di quella parte di minerale che poteva considerarsi asciutto in quanto presentava un tasso di umidità al di sotto del 7 per cento.

Tuttavia, in considerazione delle caratteristiche del carico, la nave prese le spedizioni con l'obbligo di effettuare la navigazione con tempo e mare rispondenti a caratteristiche prescritte, che molto probabilmente poi non furono osservate.

La motonave « Fusina » risultava regolarmente classificata dal Registro navale italiano, e alla partenza da Porto Vesme, avvenuta la sera del 16 gennaio, era in possesso di tutti i documenti attestanti la sua idoneità alla navigazione. Essa inoltre, in data 20 giugno 1969, era stata sottoposta all'ispezione annuale per gli accertamenti relativi alla preparazione professionale dell'equipaggio ed alla efficienza dei servizi di bordo per prevenire e fronteggiare eventuali sinistri.

La motonave « Fusina » era dotata di stazione ricetrasmittente radiotelegrafica e radiotelefonica, nonchè di apparato radiotelefonico portatile per le lance di salvataggio; in occasione dell'ispezione annuale eseguita il 16 ottobre 1969 era stata accertata la perfetta efficienza di tali impianti.

Il Ministero delle poste e telecomunicazioni ha assicurato che la rete costituita dalle proprie stazioni costiere di Cagliari, Roma, Genova, Trieste e Napoli, nonchè da quelle della Marina militare di Augusta, Taranto e Ancona, è in grado di garantire su tutti i mari che circondano il territorio nazionale il servizio di assistenza per la sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare mediante ascolto continuo in radiotelegrafia.

Lo stesso Ministero ha provveduto ad inviare un funzionario tecnico a Cagliari, dove è installata la stazione radiocostiera più prossima al luogo del sinistro, allo scopo di verificarne con prove specifiche la capacità di ricezione. Le prove, effettuate con la collaborazione di una motovedetta della Capitaneria di porto di Cagliari e di una fregata della Marina militare, hanno confermato la perfetta copertura della zona in cui è avvenuto il naufragio. In tale occasione è stato anche controllato il « giornale di stazione » e si è potuto rilevare che la stazione medesima ha espletato regolarmente il servizio intercettando comunicazioni continue da altre navi.

Premesso quanto sopra, non può non lasciare fondate perplessità la dichiarazione resa dall'unico superstite del naufragio, secondo la quale dalla nave fu lanciato un segnale di soccorso in radiotelegrafia.

D altra parte il segnale sarebbe stato facilmente captato dalle stazioni radio costiere di Tunisi, Algeri, Marsiglia, Barcellona e Palma di Maiorca, nonchè dalle navi che erano in navigazione in prossimità della zona del sinistro.

Sulla base dei dati disponibili sembra più attendibile l'ipotesi che la richiesta di soc-

corso non ci sia stata, o, quanto meno, che essa sia stata effettuata per mezzo del radiotelefono, i cui segnali potrebbero non essere stati captati, sia perchè essi hanno una portata di molto inferiore alle emissioni radiotelegrafiche, sia per il fatto che la rete nazionale radiotelefonica lascia delle zone d'ombra.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, pur non avendone l'obbligo di legge, in vista delle esigenze sociali connesse all'espletamento del servizio, ha previsto di estenderlo anche oltre le ragionevoli necessità del traffico commerciale, avendo appunto di mira la copertura, tendenzialmente totale, dei mari costieri italiani.

Il programma ha bisogno di tempo per poter essere realizzato, in quanto l'entità delle forniture occorrenti ha imposto il ricorso alla procedura della gara di acquisto, attualmente in fase di aggiudicazione.

Si presume che la consegna degli apparati non potrà avvenire prima che sia trascorso un anno.

Ad ogni modo la predetta Amministrazione, su richiesta del mio Ministero, ha già provveduto ad installare una stazione radiotelefonica ricetrasmittente a Carloforte, gestita dal locale Ufficio marittimo, per la copertura della zona di mare prospiciente la costa sud occidentale della Sardegna.

Per quanto riguarda gli impianti per l'avvistamento ottico delle navi e dei segnali di soccorso provenienti dal mare, si ritiene opportuno precisare che tale struttura non esiste nè in Italia, nè in altri Paesi tradizionalmente marinari come e più dell'Italia stessa. D'altra parte l'organizzazione di tale servizio dovrebbe poter contare su di una fitta catena di stazioni di avvistamento e sarebbe in ogni caso di scarsa utilità pratica in considerazione del loro limitato campo di azione, il quale diviene, poi, pressochè nullo con cattive condizioni di visibilità. Stazioni di questo tipo sono esistite nel passato ma sono gradualmente scomparse con il diffondersi degli impianti radio anche a bordo delle navi di modesto tonnellaggio.

L'infruttuoso esito delle operazioni di ricerca e di soccorso non si ritiene che possa, nella circostanza in esame, essere imputato a carenze dei relativi servizi. Le ricerche furono condotte sistematicamente e con largo impiego di mezzi; esse non dettero alcun risultato soltanto in virtù del fatto che la prima notizia del naufragio fu data da parte dell'unico superstite all'ufficio circondariale marittimo di S. Antioco soltanto due giorni dopo il verificarsi del sinistro.

Si assicurano i senatori interroganti che il Ministero della marina mercantile si è fatto già da tempo promotore di studi intesi a predisporre, attraverso una revisione normativa, una più adeguata organizzazione dei servizi di assistenza facenti capo alle varie amministrazioni interessate.

È in corso di attuazione, fra l'altro, un programma di potenziamento delle strutture di soccorso in dotazione agli uffici periferici dipendenti dal Ministero stesso che prevede in una prima fase la costruzione di 8 motovedette veloci, le prime delle quali si confida potranno entrare in servizio nel corso del corrente anno. Per quanto riguarda il delicato accertamento di eventuali responsabilità in ordine al verificarsi del sinistro e al realizzarsi delle circostanze che ne hanno aggravato le conseguenze, si comunica che è stata appunto disposta l'esecuzione dell'inchiesta da parte di un'apposita Commissione costituita presso la Direzione marittima di Cagliari, da cui attendiamo relazione e documentazione relativa; a tale Commissione si era ritenuto opportuno, a suo tempo, aggregare tre esperti rispettivamente nel campo delle costruzioni navali, della nautica e dello stivaggio. Alcuni elementi possono tuttavia sintetizzarsi in questi termini, dalle informazioni avute. L'affondamento della motonave « Fusina » può ritenersi avvenuto per spostamento del carico di blenda, successivo ingavonamento e conseguente allagamento delle stive. Tale ipotesi è avvalorata dalla posizione del relitto che rivolge la prua verso Porto Vesme; il che fa presupporre una manovra di inversione di rotta compiuta all'ultimo momento dal comandante che ha tentato di rientrare in porto. Presumibilmente però tale manovra, portando ad esporre all'azione del vento e del mare il fianco più basso della nave, faceva sì che la situa-

zione si aggravasse per l'infrangersi delle onde che invadevano la coperta. All'atto della partenza della motonave « Fusina » (ore 21,15 del 16 gennaio 1970) le condizioni meteorologiche non corrispondevano alle prescrizioni del Registro navale e dell'autorità marittima. Infatti un mare forza 5 in aumento non poteva assolutamente considerarsi nè favorevole nè assicurato, ed intraprendere e proseguire la navigazione con questo mare in aumento era nettamente in contrasto con le prescrizioni date dal Registro navale mediante fonogramma e annotate con inchiostro rosso sul ruolo di equipaggio dall'autorità marittima. La nave era dotata di mezzi di salvataggio individuali e collettivi adeguati e conformi alle norme. Sia il superstite che i cadaveri recuperati erano muniti di giubbetti di salvataggio e alcuni di salvagente anulare. L'uso dei mezzi collettivi non fu possibile dato lo sbandamento assunto dalla nave che era dotata di due lance e di una zattera di salvataggio. I segnali ottici non sono stati visti da nessuno data l'ora, la distanza dalla costa, peraltro disabitata, e le condizioni meteorologiche. I segnali radio in fonia sull'onda di soccorso 2182 avevano scarse possibilità di essere intercettati dalla più vicina stazione a terra, come hanno in parte dimostrato, sebbene in condizioni di tempo e d'orario diverse, le prove eseguite da un ispettore delle poste e telecomunicazioni. Quanto alle trasmissioni in radiotelegrafia sulla frequenza relativa è da ritenersi molto improbabile che un segnale di soccorso regolarmente emesso su tale frequenza anche con il minimo della potenza prevista possa non essere ricevuto da una delle numerose stazioni RT fisse e mobili (navi) che per tutta la notte hanno svolto traffico fra di loro e con la stazione RT di Campomannu, come risulta dal giornale RT della predetta stazione.

In occasione di un'ispezione eseguita il 18 ottobre 1969 alla stazione radio di bordo della « Fusina » era risultato fra l'altro che l'amperometro di aereo del trasmettitore a onde corte era guasto e che tale deficienza doveva essere eliminata entro tre mesi. Non si è potuto accertare se tale deficienza fosse stata eliminata entro il tempo previsto. La notizia del naufragio è stata data dall'unico superstite con notevolissimo ritardo forse a causa delle sue condizioni. Tale circostanza, sommandosi all'impossibile uso delle lance di salvataggio ed alla mancata ricezione dei segnali di soccorso, ha certamente contribuito a far assumere al sinistro le tragiche conseguenze ben note. Le operazioni di soccorso infatti hanno potuto aver inizio solo dopo che il superstite Freguia si è presentato all'ufficio circondariale marittimo di Carloforte, alle ore 18 circa del 18 gennaio 1970, dopo molte ore dal sinistro, quando ormai era praticamente impossibile il salvataggio dei naufraghi.

Salvo appunto migliori accertamenti ed elementi che non sono in possesso e che deriveranno dall'inchiesta, sembra che si possa ritenere non estranea all'incidente un'imprudente valutazione anche da parte del comandante delle condizioni meteorologiche che avrebbero prescritto di non intraprendere la navigazione con un carico della cui pericolosità era perfettamente a conoscenza. Dobbiamo in particolare informare il senatore Gianquinto che il relitto della motonave « Fusina » giace su un fondale marino di 98 metri e tale profondità non ha consentito ricerche da parte di normali palombari.

Sono state possibili unicamente osservazioni con telecamera e ricognizioni da parte della nave di salvataggio della Marina militare « Proteo » a mezzo di torretta batoscopica, impiegata da operatori di grande profondità; i relativi risultati riguardano però soltanto la posizione e gli aspetti esterni del relitto. Non è stato pertanto possibile nè effettuare ispezioni all'interno dello scafo nè prelevare, secondo la richiesta dell'interrogante, i documenti di bordo nè accertare la descrizione della stazione radio di bordo per stabilirne il grado di efficienza dopo il sinistro.

Per quanto attiene alle provvidenze relative alle famiglie colpite, il marittimo superstite e le famiglie dei dispersi hanno avuto le prestazioni da parte degli enti assicurativi e previdenziali e il Ministero ha erogato un contributo di 200 mila lire per ciascuna delle famiglie dei dispersi e di 100 mila lire a favore del marittimo superstite.

Questi inoltre hanno beneficiato di un analogo intervento assistenziale da parte del Ministero dell'interno nella misura rispettiva di lire 500.000 e di lire 200.000.

Il dolore che ha investito le famiglie dei marittimi scomparsi, l'allarme che questo episodio ha destato in coloro che hanno accettato la dura vita del mare e ha colpito così profondamente la pubblica opinione richiedono che sia fatta piena luce sugli elementi che nel loro insieme hanno determinato la triste vicenda.

Assicuro i senatori interroganti che il Ministero della marina prenderà, con piena responsabilità, atto, non appena in possesso, degli elementi dell'inchiesta in modo da poterne trarre le relative risultanze ai fini della definizione delle responsabilità e allo scopo di assumere tutte le iniziative idonee per rendere più sicura la vita del mare e per evitare così tragici eventi.

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . Onorevole Presidente, è veramente allucinante constatare che, dopo cinque mesi dalla tragedia e con diciotto vittime, il Governo non è ancora in grado di dare una spiegazione sulle reali cause del sinistro: vi sono lati oscuri e aspetti angosciosi che turbano profondamente la coscienza di noi tutti. Ora questa situazione è aggravata dalla stupefacente dichiarazione che il Governo rende qui oggi; cioè a dire che l'inchiesta amministrativa non sarebbe stata ancora compiuta, mentre tutta la stampa nazionale ha già riportato, per riassunto, le conclusioni dell'inchiesta e ha dichiarato, senza che il Ministero abbia smentito, che le autorità inquirenti hanno consegnato il *dossier* dell'inchiesta al Ministero della marina mercantile.

Ho qui « Il Gazzettino », giornale particolarmente interessato perchè le vittime appartenevano quasi tutte a Venezia e a Chioggia e la nave era iscritta al compartimento marittimo di Venezia. In data 17 giugno « Il Gazzettino » riporta: « La commissione di inchiesta presieduta dal colonnello Osvaldo Possenti, comandante della Capitaneria di porto di Cagliari, nominata dalle autorità marittime per accertare le cause e le circostanze dell'affondamento del mercantile " Fusina " ha concluso il suo lavoro dopo cinque mesi di attività. Il voluminoso *dossier* relativo all'affondamento della motonave carica di blenda sfusa, con le conclusioni cui è giunta la commissione di inchiesta, è stato trasmesso al Ministero della marina mercantile. Nel corso degli accertamenti i componenti della commissione hanno ripetutamente ascoltato il racconto dell'unico superstite del naufragio; il cameriere Ugo Freguia di 28 anni da Venezia, hanno interrogato numerose persone che ebbero modo di essere a contatto con l'equipaggio o di salire a bordo del mercantile prima che salpasse la sera del 16 gennaio, hanno esaminato alcuni relitti ritrovati durante le ricerche di eventuali superstiti fra i 19 componenti l'equipaggio e hanno esaminato la relazione della Marina militare relativa alla ricognizione dello scafo del mercantile in un fondale fangoso a 90 metri di profondità.

Le conclusioni dell'inchiesta rivestono un particolare interesse, dopo che la relazione del comando militare autonomo marittimo della Sardegna sulla ricognizione compiuta dalla nave di salvataggio " Proteo " intorno allo scafo del " Fusina " ha avvalorato la ipotesi che l'affondamento della motonave possa essere avvenuto in circostanze diverse da quelle esposte dall'unico superstite. Infatti la relazione di Marina-Sardegna precisa che il relitto è appoggiato sul lato sinistro, con prora a nord-est su un fondale di 98 metri; l'elica risulta mancante; tutta la fiancata destra presenta ampie falle, alcune del diametro di 3-4 metri, ed ingobbature tanto sull'opera viva quanto sull'opera morta.

Ugo Fraguia, nei suoi racconti, dopo il naufragio disse che la nave era affondata dopo lo sbandamento del carico e dopo essere rimasta per parecchio tempo inclinata su un fianco. Il naufragio del " Fusina " avvenne il 16 gennaio, ma i soccorsi poterono scattare soltanto 60 ore dopo, quando un contadino rinvenne privo di sensi lungo la costa di Carloforte il cameriere Fraguia. Nel naufra-

gio, avvenuto a non più di due miglia e mezzo dalla isola di San Pietro, perirono tutti i 18 uomini ». Fin qui « Il Gazzettino ».

La prima domanda che formalmente pongo al Governo è questa: è vero o non è vero che la commissione d'inchiesta consegnò al Ministero della marina mercantile — quindi al Governo — l'intero incartamento dell'inchiesta con la relazione e con i documenti? Se il Governo non ha smentito queste notizie della stampa, vuol dire che rispondono a verità. Com'è che invece qui il Governo ci viene a dire che non è in grado di rispondere alle nostre interrogazioni perchè l'inchiesta non è conclusa ed ignora quindi quale sia la vera causa del naufragio? Perchè questi tentativi di fuga del Governo davanti ai precisi quesiti posti dalle nostre interrogazioni, che tra l'altro sono discusse con preoccupante ritardo, ovvero dopo 5 mesi dall'evento? Com'è che il Governo spiega alcune cose strane?

Dunque sappiamo che la nave giace su un fondo sabbioso, inclinata sul fianco sinistro e che sul fianco destro vi sono degli squarci dell'ampiezza di 3-4 metri ed accanto ad essi delle ingobbature. Se la nave giace su fondo sabbioso, è da escludere che gli squarci possano essere stati prodotti dall'urto della nave contro scogli, tanto più poi che gli squarci stessi sono sul lato destro, mentre la nave giace coricata sul fianco sinistro.

È indispensabile conoscere la natura di questi squarci perchè il blenda è sì un carico particolarmente pericoloso, specie quando ha un grado di umidità superiore al normale, ma come spiegate, signori del Governo, l'esistenza di questi squarci e com'è che non prendete la doverosa iniziativa di accertare con controllo diretto dello scafo la natura degli stessi? Infatti il blenda non provoca esplosioni! Non è esplosivo! Allora posto che è da escludere che gli squarci siano stati prodotti dall'urto della nave contro il fondo del mare che è sabbioso, posto inoltre che il blenda non esplode, dovete dirci la vera causa del sinistro, delle esplosioni che hanno prodotto gli squarci ed il naufragio Il Governo è a conoscenza di tutto questo e viene qui a sciorinare una relazione burocratica, reticente, menzognera. Il Governo infatti non può ignorare le vere cause del sinistro, nè io posso accettare che nel 1970 un Governo non disponga di mezzi tecnici e scientifici per effettuare una ispezione diretta sullo scafo che giace in fin dei conti ad una profondità, non abissale, di 98 metri.

Da ciò si deduce lo scarso impegno del Governo. La mia impressione è che esso non voglia dire la verità nè le cause reali del sinistro, altrimenti oggi avremmo avuto una versione ben diversa da quella che con profonda umiliazione abbiamo qui ascoltato.

Cosa dice infatti il Governo? Io parlo spesso con i familiari di queste vittime; è poverissima gente di Chioggia, di Venezia che attende ancora di conoscere le ragioni vere che hanno provocato la morte dei loro parenti. È vero che la nave è salpata con un tempo proibitivo e che vi era stato un intervento del pilota del porto per convincere il capitano a non salpare e che nonostante tale intervento ed il parere contrario dell'equipaggio che protestava il capitano decideva di partire ad ogni costo e la nave salpò. Tutto questo è vero. Io mi domando allora: quali sono le autorità che governano il porto dal quale la nave partì? Perchè la Capitaneria di porto (se è questa che comanda) non ha bloccato la decisione del capitano di partire in condizioni proibitive e contro la volontà del suo equipaggio? Per quali motivi il capitano della nave partì nonostante il tempo proibitivo, nonostante le proteste dell'equipaggio, nonostante il parere contrario del pilota? Qual era la spinta, qual era l'interesse che ha determinato il capitano ad affrontare quel viaggio di morte? Quale ruolo hanno gli armatori? Quale la Montedison a Porto Marghera che aspettava di ricevere il carico con gran fretta in quanto precedentemente vi erano stati degli scioperi? Perchè il Governo non affronta questi aspetti della ricerca? Perchè non apre questo libro? Perchè non indaga su questo?

Le testimonianze ci sono e sono state raccolte dalle autorità; che cosa fa il Governo? C'è una responsabilità precisa delle autorità portuali e una responsabilità politica del Governo che non va a fondo su questo che è certo uno degli aspetti principali e determinanti. Per quali motivi il capitano è voluto partire in quelle con-

dizioni, tanto più, signor Presidente, che nel precedente viaggio verso Venezia la stessa nave, con lo stesso carico di blenda, era stata in procinto di affondare davanti a Taranto? Signor Presidente, la nave era vecchia, era una vecchia carcassa destinata dagli armatori ad essere venduta, dopo quel viaggio, in Sud-America; si sa che il direttore di macchina del « Fusina » ha dichiarato che con quella carretta non si sarebbe recato mai nel Sud-America perchè non avrebbe voluto navigare in una bara; ci sono, ed io li ho qui, estratti di giornali di bordo, in mano delle famiglie delle vittime, redatti dai precedenti direttori di macchina del « Fusina », giornali di bordo che documentano che si trattava di una nave-carcassa, con l'apparato motore in condizioni gravissime, con l'apparato elettrico dissestato.

Abbiamo inteso il Governo ammettere che l'apparato radiotelegrafico non funzionava ed aveva avuto un permesso provvisorio di tre mesi. È indispensabile quindi accertare le condizioni della stazione RT di bordo. E ancora: il RINA che cosa ci sta a fare? Il RINA è al servizio della sicurezza della navigazione, della sicurezza degli equipaggi o è al servizio degli armatori?

Non è tutto. Emerge anche un'altra cosa, signor Presidente, agghiacciante: il medico di Carloforte ha dichiarato che almeno sette naufraghi sono sicuramente morti per mancanza di soccorsi, pur avendo resistito a lungo, al limite della resistenza umana! Arrivarono quindi vivi sulla spiaggia, sulla scogliera; vivi, talchè la maglietta di taluno venne trovata su una roccia. Ed erano nuotatori formidabili, signor Presidente.

Morirono! Come morirono? Perchè? Come si verificò questa mancanza di soccorso? E taluno, il Renier, presentava una specie di colpo alla nuca. Ma il Governo le sa queste cose e non provvede; l'autorità giudiziaria non si muove ancora perchè aspetta l'esito dell'inchiesta amministrativa.

Il Ballarin morì assiderato, ed è il Ballarin che aveva steso la canottiera ad asciugare sulla scogliera. Come si verificano queste cose? E non è vero, onorevole signor Presidente, che il Freguia prese contatto soltanto 36 ore dopo con la popolazione. Io ho il nome qui — ma non lo faccio in Aula — della persona con la quale il Freguia parlò meno di 24 ore dal sinistro.

Perchè tutte queste cose non si dicono, signor Presidente? Questo angoscia quella povera gente: l'oscurità del dramma e i suoi lati inquietanti.

Il Governo ha cominciato col chiedere un rinvio per avere maggiori chiarimenti. Il Governo quindi tenta di evadere, di non parlare. Per quale motivo?

Io mi dichiaro non solo insoddisfatto, ma aggiungo la mia più ferma protesta per il comportamento irresponsabile del Governo. Sono insoddisfatto anche per la risposta negativa relativamente agli accertamenti che io avevo chiesto e sui quali insisto.

Mi riservo, signor Presidente, di tornare su questo doloroso argomento con una dettagliata interpellanza, per poter esporre al Parlamento italiano e alla nazione tutti gli elementi di cui le famiglie delle vittime sono in possesso. Mi meraviglio che il Governo non li conosca perchè sono elementi gravi in ordine alla responsabilità degli armatori, dei caricatori e dei destinatari della merce, delle autorità portuali del posto; gravi anche in ordine alle assurde condizioni in cui versano le radio assistenze di quella costa.

Addirittura si è parlato del « Fusina », scomparso nella notte tra il venerdì e il sabato, soltanto la domenica sera. Quindi una nave che fa naufragio a meno di cinque chilometri dalla costa scompare senza che nessuno se ne accorga Si aspetta soltanto che Freguia dica di avere incontrato un pastore!

Torneremo su quest'argomento con un'interpellanza nella quale questi fatti saranno organicamente documentati e denunciati. E chiedo ancora che il Governo ci dica se questa relazione l'ha avuta o no; e, se non l'ha avuta, perchè non ha smentito le notizie che sono oramai di dominio pubblico? Assumo l'impegno, a nome delle famiglie delle vittime, a nome delle città di Chioggia e di Venezia, di risollevare in questa sede il grave problema con la documentazione che è in nostro possesso e dalla quale già emergono responsabilità precise che il Governo sarà chiamato a colpire. Grazie, signor Presidente.

M A S C I A L E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Signor Presidente, mi pare di aver compreso che le interrogazioni si intendono già svolte; in tal caso io mi riservo di conoscere poi l'esito dell'inchiesta.

Dichiaro pertanto in questo momento la mia perplessità per la risposta venuta non da un Sottosegretario della Democrazia cristiana ma del Partito socialista italiano, senatore Cavezzali. Ho voluto fare questa precisazione perchè i dati della mia interrogazione (firmata anche dai colleghi Di Prisco, Venturi ed altri) sono stati da me ricavati dal quotidiano del Partito socialista italiano l'« Avanti! » del giorno 18 gennaio; ho seguìto sempre con interesse l'inchiesta che il giornalista del Partito socialista italiano ha fatto su questo sconcertante episodio.

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI

(*Segue* M A S C I A L E) . Mi sono limitato a denunciare per sommi capi alcuni fatti evidenziati dall'articolista dell'« Avanti! », i quali fatti penso che il senatore Cavezzali, in quell'epoca non essendo ancora Sottosegretario, avrebbe dovuto leggere, giacchè oggi se ne è venuto con una velina scritta da qualche funzionario del suo Ministero e quasi addossando la responsabilità (poichè i morti sono morti) su quelli che sono con la nave a novanta metri di profondità.

Che cosa abbiamo chiesto noi, onorevole Sottosegretario? Non c'è bisogno di aspettare l'esito dell'inchiesta per rispondere al primo quesito: quando la nave è stata varata? Se si compra una macchina, anche di seconda o di terza mano, si conosce la data di costruzione della stessa. Quindi, non è che dobbiamo aspettare le risultanze dell'inchiesta per sapere quando è stata varata la nave.

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* È stato detto. Forse l'onorevole interrogante non ha sentito.

M A S C I A L E . Forse sono stato io disattento, ma mi pare che la sua risposta sia stata generica. Ella ha detto che la nave era vecchia e che poi è stata rimodernata. Ma il fatto che sia stata rimodernata non significa niente. Anche se sulla nave poi sono stati messi dei tappeti il problema rimane. Noi vogliamo conoscere quali sono le condizioni necessarie perchè una nave venga dimessa dalla navigazione e destinata ai rottami. E questo interrogativo non c'entra con l'inchiesta che sarà portata a termine (ma che, secondo quello che ci dice il senatore Gianquinto, è già terminata e i cui risultati però non si vogliono far conoscere).

Ecco la prima responsabilità, la vostra responsabilità o degli organi che vi rappresentano in tutte le capitanerie del nostro Paese.

Seconda domanda che noi avevamo rivolto nell'interrogazione. (Altro che statuto dei lavoratori e prevenzione degli infortuni! Sono tutte chiacchiere, anche se la gente, in base alle chiacchiere, vi dà una cetra fiducia!). Noi abbiamo affermato che tra i diciotto scomparsi vi era un ragazzo di 16 anni. Anche questo deve essere accertato con l'inchiesta o in base ai documenti contenuti nella cassetta che si trova ora nella nave a 90 metri di profondità? Basta andare a consultare i registri dello stato civile del comune di quel ragazzino, di quel povero figliuolo per accertare la sua età. Se aveva sedici anni e non diciotto, di chi è la responsabilità, onorevole Sottosegretario e signor Presidente? Non possiamo permettere questi delitti!

G I A N Q U I N T O . Era al primo viaggio.

M A S C I A L E . Al primo viaggio a sedici anni.

Terza domanda che abbiamo posto per conto del Partito socialista italiano perchè sono notizie apparse sull'« Avanti! ». La nave stazzava 2706 tonnellate. Accettando per buono il discorsetto del Sottosegretario relativo all'aumento netto dell'8 per cento, su 2706 tonnellate, se i numeri non assumono proporzioni diverse nell'area del centro-sinistra, si hanno 216 tonnellate in più trasportabili. Invece il carico era di 3996 tonnellate. È un reato, è un delitto anche questo sul quale voi non volete rispondere.

Quarta domanda. Il naufragio è avvenuto a 3 miglia marine in un triangolo tra il porto, l'isola di S. Pietro e l'approdo di Carloforte. Onorevole Sottosegretario, non c'è bisogno dei razzi o della radio, e via discorrendo, di cui anche la nave disponeva. Un modesto nuotatore che alza la mano, specialmente quando il mare è in tempesta, può e deve essere visto da chi sta a Carloforte, all'isola di San Pietro o al porto. I casi sono due: o non c'era sorveglianza o se c'era gli apparecchi non hanno funzionato. Non potete dare altra giustificazione.

Ma c'è di più: si dice che il mare — meno male che non è stato interrogato Bernacca — era forza 5. Ma se domani un macchinista, malgrado il divieto del capostazione, decidesse di far viaggiare il treno con i binari interrotti, che cosa si fa? Il capotreno o anche il capostazione impediscono la partenza perchè sanno che sul treno c'è gente che può morire. Voi avete affermato stamattina candidamente e in maniera sconcertante che il mare era forza 5, la nave era vecchia e portava un peso superiore a quello consentito. Ma in queste circostanze non occorreva il mare forza 5 per lo sbandamento perchè, quando nel carico c'è molta umidità, basta la minima oscillazione per giungere inevitabilmente al naufragio.

Ora, tornando a quanto dicevo prima, io osservo che il pilota del porto avrebbe potuto convincere il capitano a non partire. D'altra parte il capitano non era pazzo, altrimenti la conseguenza sarebbe che il servizio di controllo ha consentito ad un pazzo di guidare una nave. Ma il capitano non era pazzo. Il fatto è che si trattava di accettare come imposizione quello che volevano la compagnia armatrice e quella società che la compagnia armatrice serviva e cioè la Montedison.

Ecco le cinque responsabilità che vanno dai servizi di Carloforte e dell'isola di San Pietro alla Capitaneria di porto, a chi doveva collaudare, a chi ha permesso l'uscita dal porto ma soprattutto all'atteggiamento tracotante della ditta armatrice e della Montedison.

Per tutti questi motivi desidero esprimere non la solita generica insoddisfazione (ormai ci sono 18 morti e mi rifiuto di esprimermi con questa frase, me lo consenta, signor Presidente) ma la volontà di ritornare sopra l'argomento chiedendo che si accerti la responsabilità anche a livello del Ministero per il suo silenzio.

S E M A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S E M A . Nella seduta odierna, signor Presidente, l'onorevole Sottosegretario dovrà rispondere ad un'altra interrogazione relativa al naufragio di una nave più grande, meglio attrezzata, probabilmente con una dinamica del naufragio diversa ma con certi aspetti notevolmente simili. Sia nel caso della « Fusina » che nel caso della « London Valour » vite umane vengono distrutte non a tre miglia e mezzo di distanza dalla costa ma sulla costa; non a contatto radio o di strumenti visivi, ma, nel caso del disastro di Genova, sotto gli occhi di centinaia di migliaia di genovesi; per cui orrore e raccapriccio oltre che protesta devono essere presenti ad ognuno di noi e a lei, signor Sottosegretario, quando si pensa in che condizioni uomini del mare affrontano la tragedia del lavoro per sè e le proprie famiglie non solo nei grandi oceani e negli stretti più pericolosi per la navigazione intercontinentale ma a quattro passi dalle nostre coste. Noi ne siamo impressionati perchè siamo uomini di mare, noi ne siamo addolorati e indignati perchè siamo lavoratori e militanti di partiti che operano per la difesa, l'integrità, la sicurezza dei lavoratori.

Signor Presidente, io conoscevo uno dei marittimi della « Fusina »; era un forte nuotatore, le onde lo hanno schiacciato, maciullato sugli scogli quando, all'occhio di chiunque, quella era una vita che poteva essere salvata. Non si può dare — me lo consenta, onorevole Sottosegretario —, il Governo non può dare una risposta del tipo di quella che lei ha dato. E io, come i colleghi, credo, ero disposto a concederle la possibilità di una più approfondita indagine, di un supplemento d'inchiesta ove avessi potuto captare nelle sue parole parte almeno della partecipazione che noi mettiamo nella battaglia per la vita dei marinai italiani e non italiani. Risulta dunque evidente dalle sue stesse parole e dalla sua incompleta dichiarazione che la nave per nessuna ragione doveva affrontare il mare; nave vecchia, nave sovraccarica, carico sovrabbondante e scorrevole perchè umido, carico in parte imbrigliato all'ultima fase che precede la partenza; sistemi di avvistamento di bordo o di comunicazioni da bordo inadeguati; prima constatazione. E allora le disposizioni per la navigazione sono tassative o meno? Che valore ha l'intervento delle autorità marittime? Serve soltanto ad impedire l'assunzione di un certo numero di lavoratori delle compagnie portuali o serve anche a garantire la sicurezza della navigazione nei porti e lungo le coste italiane? Questa è una questione gravissima.

Secondo gruppo di problemi. Non è la prima volta che si verificano sinistri nello specchio di mare nel quale la « Fusina » si è inabissata con il suo carico di vite umane e che ha determinato la morte di altre vite umane a poca distanza dal luogo del naufragio. È noto che si tratta di una zona che, per una serie di circostanze fisiche, elettriche, magnetiche e soprattutto per inadeguate attrezzature, presenta zone d'ombra.

Vi è nella sua risposta, onorevole Sottosegretario, l'annuncio di qualche spesa e l'attesa di un certo tempo perchè certe cose si facciano. Il Ministero della marina mercantile deve dirci: ci sono dei punti della nostra costa nei quali la navigazione è pericolosa e noi non abbiamo provveduto e per molto, molto tempo non potremo provvedere.

Onorevole Sottosegretario, per la « London Valour » la cosa è stata quasi analoga: non si trattava del fatto che non si era visto il naufragio e il pericolo; non si trattava del fatto che nel porto di Genova non ci siano marinai gagliardi che avrebbero esposto la propria vita per salvare altri marittimi come del resto anche in questo episodio è avvenuto. Un porto come Genova, uno dei grandi porti del mondo, il più grande d'Italia, non è attrezzato per salvare vite umane nel porto, lungo la diga, a poca distanza dalla città, sotto gli occhi di un centro che conta quasi un milione di abitanti. Nel Sud della Sardegna navigare significa, come per molti pescatori degli inadeguati e non attrezzati pescherecci della Sicilia, della Sardegna, della Puglia e dell'Adriatico, andare incontro a morte sicura.

Ecco ciò che desta orrore in noi. La risposta è insufficiente, ci offende e mi colpisce profondamente, perchè non ho sentito, nelle parole del rappresentante del Governo, il riconoscimento delle responsabilità per gravi che siano: l'inizio del riconoscimento delle responsabilità può essere l'inizio del superamento delle cause che le determinano, l'attenuamento dei pericoli. Non riconoscerle o balbettarle in parte significa che questo stato di cose perdurerà. Noi vogliamo invece che questo problema sia affrontato assieme a tutto il problema delle bandiere-ombra, degli armatori negrieri, dei nostri porti, delle condizioni sui natanti per l'integrità della vita dei marinai.

Perciò anch'io, come gli altri colleghi, mi riprometto di ritornare su questo problema.

P I R A S T U . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I R A S T U . Dopo gli interventi che si sono svolti su questo tema potrei anche rinunciare alla parola riservandomi di parlare quando il Sottosegretario presenterà i risultati dell'inchiesta, ma desidero fare alcune considerazioni.

Anch'io devo unirmi allo stupore e all'indignazione degli oratori che mi hanno preceduto dinanzi al fatto che il Governo non ha presentato i risultati della Commissione d'inchiesta che ha terminato i suoi lavori.

Il pezzo che ha letto prima il collega Gianquinto, pubblicato sul « Gazzettino » di Venezia, è stato anche pubblicato sui giornali sardi ed è una notizia di agenzia alla quale non può essere in alcun modo estranea la Capitaneria del porto di Cagliari: tale notizia di agenzia, pubblicata negli identici termini dai giornali delle regioni che, in un modo o nell'altro, sono state interessate più direttamente a questa tragedia, chiaramente proviene dalla Capitaneria del porto di Cagliari e quindi è veramente strano ed inaccettabile che il Governo, a distanza di quattro giorni dalla presentazione del *dossier* della Commissione d'inchiesta, ci dica di non aver notizie sulle conclusioni della Commissione. Pur ammettendo tutte le possibili insufficienze dell'Amministrazione pubblica italiana, tuttavia bisogna riconoscere che qui c'è qualche cosa di strano che legittima la supposizione che il Governo non voglia dirci come stanno veramente le cose e che tenti di evitare una risposta precisa. Infatti vi sono responsabilità precise anche se non da parte del Sottosegretario socialista.

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Se ci saranno le comunicheremo al Parlamento.

P I R A S T U . Comunque ci sono precise responsabilità da parte delle autorità portuali. Non voglio mettere in alcun modo in discussione la correttezza del colonnello Possenti, comandante della Capitaneria del porto di Cagliari, però fatto sta che a presiedere la Commissione d'inchiesta è stato chiamato proprio questo comandante, sul quale potrebbero ricadere certe responsabilità della tragedia. Perciò chi potrebbe essere inquisito diventa inquirente in quanto presiede addirittura una commissione d'inchiesta: ciò è davvero inaudito.

Il punto fondamentale è che la nave non doveva partire. È vero che disgrazie avvengono nel mare continuamente, ma questo dramma non era inevitabile, bensì era prevedibile: esso è stato causato da chiare responsabilità di cui si deve rispondere perchè sono morti 18 lavoratori le cui famiglie sono state gettate in un lutto profondo. L'equipaggio stesso non voleva partire, perchè sapeva che la nave non era in condizioni di navigare con un carico di blenda il cui grado di umidità superava quello consentito. A Portoscuso e a Carloforte tutti sapevano che il carico superava la percentuale di umidità consentita, che è stata una delle cause — non la sola — della tragedia.

Per quale ragione però le autorità portuali hanno permesso che la nave partisse? La ragione è chiara ed è stata già rilevata dai colleghi — essa però va ribadita con fermezza —: la nave è partita perchè l'armatore, sollecitato dalla Montedison, desiderava consegnare il carico anche a costo di mettere in pericolo quanto vi è di più prezioso, ovvero la vita umana.

Quindi vi sono responsabilità da parte dell'armatore, della Montedison, che ha indotto l'armatore a questa decisione, delle autorità portuali di Cagliari: queste responsabilità devono essere accertate. Tale accertamento però non deve essere fatto dal colonnello Possenti, comandante della Capitaneria del porto di Cagliari: noi chiediamo che esse vengano accertate e colpite da chi di dovere.

Altro elemento messo in luce da questa tragedia riguarda il fatto che l'accaduto si sia svolto a due miglia dall'isola di San Pietro, una zona deserta senza dubbio; quindi qualunque segnalazione attraverso razzi non poteva essere vista, tanto più con quelle condizioni atmosferiche. Comunque anche se le condizioni atmosferiche fossero state normali difficilmente le segnalazioni potevano essere viste nell'isola di San Pietro e nella costa.

È da dire tuttavia che in tutto l'ufficio circondariale marittimo di Carloforte non esiste una sia pure rudimentale stazione radioricevente. L'unico superstite, Ugo Fraguia (e non vedo per quale motivo avrebbe dovuto dire una menzogna), afferma che è stato lanciato un SOS ma esso non è stato recepito, per quanto debole possa essere stato, in quanto non esiste appunto in tutto l'ufficio circondariale marittimo di Carloforte una stazione radioricevente.

Conosco bene quella zona e so che è molto pericolosa per la navigazione in certe condizioni. Non esiste neppure un mezzo idoneo al pronto intervento in tutta quella zona.

È necessario quindi anche su questo punto parlare chiaramente ed è quindi opportuna una inchiesta che cerchi la realtà. Sta di fatto che i soccorsi partirono 60 ore dopo il sinistro. In quale momento si seppe del sinistro? Tutto è ancora da accertare. Ma una delle ragioni del ritardo è dovuta senza dubbio all'assenza di qualsiasi mezzo idoneo al pronto intervento in tutto l'ufficio circondariale marittimo di Carloforte.

La vita umana non viene considerata molto e non si fa nulla per tutelarla. Nella sua risposta il Sottosegretario dopo questa tragedia ci annuncia che il Governo intende rimediare e dotare quella zona di qualche mezzo idoneo al salvataggio in modo da intervenire in caso di disastri. Non sappiamo se a queste parole corrisponderanno i fatti. Senza dubbio però la situazione fino a questo momento rappresenta una chiara denuncia nei confronti della politica del Ministero della marina mercantile in certe zone e in certe situazioni.

Detto questo, insieme con gli altri colleghi che hanno presentato interrogazioni su questo argomento, mi riprometto di ritornare su questo tragico fatto per accertare le dovute responsabilità e per proporre i rimedi che si debbono adottare per evitare altre tragedie, quando il Governo riferirà sulla relazione della commissione d'inchiesta.

P R E S I D E N T E . Seguono tre interrogazioni, la prima del senatore Cavalli e di altri senatori, la seconda del senatore Raia e di altri senatori e la terza del senatore Di Benedetto e di altri senatori, sul naufragio della nave inglese « London Valour ». Propongo pertanto che siano svolte congiuntamente. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle tre interrogazioni.

L I M O N I , *Segretario*:

CAVALLI, ADAMOLI, ABENANTE, BERTONE, SEMA, PIRASTU, GIANQUINTO, RENDA, POERIO, MADERCHI, FABRETTI, AIMONI, MINELLA MOLINARI Angiola. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Sul grave sinistro, verificatosi il 9 aprile 1970 nel porto di Genova, che ha colpito il mercantile inglese « London Valour » di 15.875 tonnellate, noleggiato dalla « Sidemar » per il trasporto di minerale, provocando la morte di venti persone e decine di feriti.

Per sapere se è a conoscenza che questa ennesima tragedia del mare ha potuto assumere dimensioni così impressionanti per il carente servizio di allarme di sicurezza, per la palese inadeguatezza dei mezzi di soccorso e per la notevole disorganizzazione nel predisporre con tempestività i necessari aiuti, deficienze tali che — nonostante la nave si trovasse a soli 50 metri dalla diga foranea e a non più di un chilometro da terra — sono dovuti trascorrere 40 minuti prima che i sistemi di allarme si rendessero conto del reale pericolo, quando ormai la nave poteva considerarsi perduta.

Soltanto un'ora dopo l'inizio della mareggiata è stato lanciato, da terra, il cavo d'acciaio, mentre la nave stava affondando, mentre gli ultimi uomini dell'equipaggio — molti dei quali poi scomparsi tra i flutti — sono rimasti per sei ore nella plancia in attesa di un soccorso che non c'è stato, nonostante l'abnegazione dimostrata dagli equipaggi dei rimorchiatori, dai portuali e dai vigili del fuoco, grazie ai quali alcune vite sono state salvate.

Gli interroganti chiedono quali misure e decisioni immediate il Ministro intende adottare per assicurare in tutti i porti italiani servizi di allarme, di sicurezza e di salvataggio efficienti e pronti per qualunque evenienza, al fine di evitare il ripetersi di tali tristi eventi e per ridurne le luttuose conseguenze, ricordando che il naufragio della « Fusina », avvenuto non molti mesi or sono a Sud della Sardegna, presenta non poche analogie con la tragedia di Genova. (int. or. - 1559)

RAIA, VENTURI Lino, PREZIOSI, NALDINI. — *Ai Ministri della marina mercantile, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali immediate iniziative abbiano posto in essere per individuare le cause e le eventuali responsabilità della grave sciagura accaduta all'imboccatura del porto di

Genova, dove la motonave inglese « London Valour », di 15.000 tonnellate, è naufragata sugli scogli che proteggono la linea foranea senza che le autorità provvedessero, con la dovuta tempestività ed organizzazione, ad evitare che 18 persone perdessero la vita ed altre decine rimanessero gravemente ferite. (int. or. - 1560)

DI BENEDETTO, DINDO, BUZIO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

le cause che hanno portato alla sciagura verificatasi davanti all'imboccatura del porto di Genova il 9 aprile 1970, con l'affondamento della nave « London Valour » e con la dolorosa perdita di tante vite umane, che tanta giustificata emozione ha provocato nell'opinione pubblica, anche per le circostanze che rendono perplessi di fronte al tragico bilancio verificatosi, malgrado la abnegazione dimostrata dal personale portuale e marittimo di soccorso; e ciò in considerazione della prossimità della nave al porto e dei tempi attraverso i quali si è svolto il naufragio, che avrebbero dovuto rendere possibili più pronti ed efficaci interventi di salvataggio;

se si siano verificate carenze nella predisposizione dei servizi e dei mezzi o disorganizzazione nelle operazioni di soccorso e, in tale eventualità, quali conseguenti misure il Governo intende adottare. (int. or. - 1563)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero anzitutto precisare, in merito alle precedenti interrogazioni, che il Governo aveva chiesto il rinvio e che non aveva inteso dare una risposta, ma soltanto fornire degli elementi di informazione riservandosi, ai fini dell'accertamento delle responsabilità, che oggi derivano dai fatti più che dall'inchiesta, di riferire in sede successiva. Questo perchè sia messo a verbale della presente seduta.

G I A N Q U I N T O . Insomma questa relazione l'avete, sì o no?

C A V E Z Z A L I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Debbo confermare quanto in precedenza ho dichiarato, cioè che al Ministero non risulta allo stato pervenuta la relazione con la relativa documentazione. Faremo i dovuti accertamenti anche ai fini delle responsabilità che possono derivare da quelle anticipazioni a cui ha fatto cenno l'onorevole interrogante sulla stampa citata, sia nazionale che locale. Quindi riconfermo che il Governo non intendeva rispondere agli interroganti ma chiedere un rinvio e fornire solo, allo stato — direi — amministrativo della questione, elementi di informazione, riservandosi ovviamente l'accertamento delle responsabilità sulle quali si pronuncerà una volta in possesso degli elementi dell'inchiesta.

Venendo quindi alle interrogazioni successive (presentate dai senatori Cavalli, Adamoli ed altri, Raia ed altri, Di Benedetto ed altri), il Governo riponde con le seguenti note.

Il giorno 7 aprile 1970 la turbonave, battente bandiera inglese, « London Valour » della « London and Overseas Freighter Les », di 15.947 tonnellate, dava fondo nella rada di Genova, avendo a bordo 23.900 tonnellate di minerale di ferro, destinato allo stabilimento della società Italsider di Genova Cornigliano.

La « London Valour » recava a bordo 57 persone, comprese due donne, mogli, rispettivamente, del comandante e dell'ufficiale telegrafista, alle quali si aggiungeva, il giorno 8, un tecnico della compagnia armatrice. A bordo della turbonave erano, perciò, 58 persone.

La nave era alla fonda a circa un miglio dal fanale rosso dell'imboccatura di levante del porto per 240°/250°. Essa aveva a mare l'ancora di sinistra ed il suo attracco al pontile Italsider era previsto per il 14 aprile.

Il 9 aprile, al sopraggiungere di una forte burrasca, mentre le altre navi, che si trovavano alla fonda in rada, tutte dello stesso tonnellaggio all'incirca, e precisamente la « Osveg Liberty », la « Petrolsade », la « Mau-

rice » e la « Likavitos », dopo aver ricevuto l'avviso di burrasca, prendevano il largo, la « London Valour » — inspiegabilmente — non si allontanava e veniva trascinata in prossimità della scogliera della estremità di levante della diga foranea Duca di Galliera, ove andava ad urtare alle ore 14,30 circa, naufragando.

La forza del vento, che era di 10 nodi da SW, alle ore 13,30 rinforzava con raffiche fino a 28 nodi. Alle 14,30 le raffiche raggiungevano i 45 nodi ed alle 15,30 i 50 nodi (tempesta forza 10 da SW). Il mare, che verso le 14 aveva forza 6/7, raggiungeva, verso le 16, forza 8.

Non appena avuta notizia che la « London Valour » si trovava in pericolo la Capitaneria di porto disponeva che la propria imbarcazione di soccorso CP 233 partisse immediatamente per il luogo del sinistro, ove giungeva alle ore 14,25. Al comando della CP 233, che aveva un equipaggio di 7 persone, si trovava il capitano di porto Giuseppe Telmon. La motovedetta si teneva in continuo contatto VHF con la Capitaneria e la torretta dei piloti, ove si trovavano gli ufficiali di porto della divisione naviglio del Consorzio autonomo del porto nonchè, per diverso tempo, anche il presidente ed il vicepresidente di quell'ente.

Per coadiuvare alle operazioni di soccorso vennero immediatamente inviati i mezzi nautici del CAP, dei piloti, della guardia di finanza, della pubblica sicurezza, dei carabinieri e dei vigili del fuoco, nonchè n. 6 rimorchiatori. Alle operazioni di salvataggio parteciparono anche alcune lance delle seguenti navi, che si trovavano in porto, armate con equipaggi delle navi stesse: « Gimmi Fassio », « Eugenio C. », « Enrico C. », « Canguro Verde », « Freccia Rossa », « Wisekerk » (di bandiera olandese), « Heracles » (di bandiera finlandese).

Di tutti questi mezzi, a causa della violenza delle onde e del vento, potevano uscire in mare aperto solo la CP 233 della Capitaneria e le pilotine della Corporazione dei piloti del porto.

Le operazioni di salvataggio, svolte in condizioni particolarmente difficili, possono in sintesi così riassumersi, secondo la relazione della competente Capitaneria di porto.

9 aprile 1970:

ore 14,15 — Viene disposta l'uscita della CP 233, di n. 6 rimorchiatori, di una pilotina e dell'elicottero dei vigili del fuoco. Come si è detto, solo la CP 233 e la pilotina potevano navigare in mare aperto.

Sul molo Duca di Galliera vengono avviati n. 20 militari della Capitaneria per dare assistenza alla nave da terra.

ore 14,30 — I tenenti Cappello e Bellini, che unitamente al sottotenente CEMM. s.p. Matacera della Capitaneria si trovano sul molo Duca di Galliera, chiedono l'urgente invio di un lanciasagole. Vengono subito avviati, con le lance dell'« Eugenio C. » e del « Gimmi Fassio », lanciasagole e robusti cavi.

La nave poggia sugli scogli e una violenta fumata che esce dal fumaiolo fa pensare che l'acqua sia entrata nella sala macchine. La rottura di alcuni depositi ha provocato fuoriuscita di nafta che copre tutta la zona intorno alla nave.

ore 15,15 — Da terra viene stabilito un collegamento con la nave mediante un cavo, a mezzo del quale la moglie del comandante tenta di raggiungere il molo. La flessione del cavo e le grosse ondate che colpiscono la donna provocano la caduta della stessa che si sfracella sugli scogli.

In precedenza, con lo stesso mezzo, erano stati salvati altri due naufraghi.

ore 15,40 — La CP 233 prende a rimorchio la lancia della « London Valour » e lancia a mare i battelli pneumatici di dotazione della motovedetta. I naufraghi salvati vengono trasportati, all'imboccatura del porto, su altri natanti che li trasportano al vicino molo Giano, dove convergono intanto le numerose autoambulanze inviate sul posto.

Complessivamente la CP 233 riesce a portare in salvo fino all'imboccatura del porto, dove venivano raccolti da altri natanti, circa 26 uomini.

ore 16,00 — Le navi « Enrico C. », « Canguro Verde », « Freccia Rossa », « Wisekerk » ed « Heracles » inviano proprie imbarcazioni di salvataggio, munite di gomene, radio por-

tatili e salvagenti. La « Wisekerk » porta uno speciale lanciacavi. Tutte convergono sul molo Duca di Galliera, dove nel frattempo sono giunti ormeggiatori, vigili del fuoco ed altri volenterosi.

ore 16,15 — Viene accantonata l'idea di stendere ulteriori cavi verso la nave perchè il mare, sempre più violento, frange sulla poppa della nave ed inonda tutta la scogliera, mettendo in pericolo l'eventuale trasferimento di naufraghi che verrebbero travolti dalla violenza del mare.

Il comandante dei vigili del fuoco, considerato che i tentativi di operare salvataggi dalla nave sono finora falliti, ordina all'elicottero di munirsi di cavi di nailon per tentare il recupero dei naufraghi in mare, ma anche questo tentativo non riesce molto fruttuoso, sia per le avverse condizioni del tempo, sia per lo stato in cui si trovano i naufraghi: tutti cosparsi di uno spesso strato di nafta, la quale fa sfuggire dalle loro mani qualsiasi presa, persino quella delle mani dei marinai della CP 233. Il panico si è frattanto impadronito della maggior parte di questi uomini (sembra siano contadini indiani e pertanto poco esperti nel nuoto) che nessuno più riesce a trattenere a bordo. Sono queste le considerazioni che fanno accantonare l'idea di chiedere altri elicotteri i quali, dovendo venire di lontano, non giungerebbero in tempo per svolgere un'efficace opera di soccorso. D'altra parte, considerata la grande difficoltà con cui i naufraghi riescono ad afferrare i salvagenti gettati loro da bordo della CP 233, sembra assurdo pensare che siano in condizioni di poter essere salvati con le difficili operazioni di un elicottero sia pure più efficiente di quello dei vigili del fuoco.

Viene esaminata, con i dirigenti del CAP, la possibilità di inviare sul lato interno del molo Duca di Galliera un pontone-grue, per tentare, con il braccio, di raggiungere la poppa della nave e creare, con il gancio, un collegamento con la stessa nave. Purtroppo, anche questo tentativo non può essere attuato perchè, pur non considerando le difficilissime condizioni in cui si trova la nave, la distanza dal punto interno operativo alla poppa della « London Valour » risulta di quasi 60 metri.

ore 16,30 — I piloti della pilotina, ormai esauriti dalla fatica e completamente bagnati, vengono sostituiti da altri piloti. La CP 233 continua le ricerche recuperando un subacqueo che veniva trascinato dal vento verso la scogliera.

In previsione del sopraggiungere della oscurità viene richiesto ai vigili del fuoco ed alla Questura l'invio di due fotoelettriche per illuminare la zona del sinistro. Non essendo possibile la loro installazione sull'antemurale del molo Duca di Galliera (alto 5 metri), una viene fatta piazzare al corso Aurelio Saffi ed un'altra al piazzale Kennedy nel recinto della Fiera.

ore 17 — Si provvede a dare il cambio al personale militare in servizio sul molo Duca di Galliera, inviando altri 16 marinai. Nove dei marinai che rientrano, vengono condotti all'ospedale civile di San Martino per principio di assideramento, mentre uno viene inviato all'ospedale militare di Sturla per ferite ad una mano. Viene subito disposto l'invio ai predetti ospedali di due ufficiali per l'assistenza ai militari ricoverati e per avere notizie esatte riguardo alle loro condizioni.

ore 17,30 — La motovedetta CP 233 segnala che alcuni superstiti sono raccolti al centro della nave, non potendo raggiungere la poppa invasa dalle ondate e non avendo il coraggio di gettarsi in mare. In Capitaneria giungono il console inglese, accompagnato dal vice console, il questore di Genova, accompagnato da un funzionario della Questura e dal dirigente del Commissariato di pubblica sicurezza dello scalo marittimo, ed il comandante del Gruppo carabinieri di Genova.

Viene chiesta la collaborazione dell'Istituto Radar i cui locali sono situati all'ultimo piano del grattacielo della Fiera. Da tale punto di osservazione, ogni avvistamento di naufrago, di cadavere od altro viene segnalato ai mezzi di soccorso in mare. Tale servizio di avvistamento alle ore 18 viene assunto direttamente dai militari della Capitaneria, al comando di un sottufficiale: rimarranno sul

posto tutta la notte ed il giorno successivo, rilevati ad ogni otto ore.

ore 18,00 — La situazione delle 58 persone che si trovavano a bordo della « London Valour » risulta la seguente:

ricoverati in ospedale	n. 34
incolumi in albergo	» 4
morti (giacenti all'obitorio) . .	» 8
dispersi	» 12
Totale . . .	n. 58

Dai mezzi in mare e dal personale sul molo Duca di Galliera viene comunicato che a bordo non vi è più nessuno. Viene inviato alle autorità prescritte un telegramma che riassume i fatti. Precedentemente erano già state fatte comunicazioni telefoniche al Ministero della marina mercantile ed al Comando in capo di La Spezia.

ore 20,00 — Vengono portati a terra i marinai della Capitaneria che ancora si trovavano sul molo Duca di Galliera; sei vengono inviati all'ospedale per sospetto assideramento agli arti inferiori.

Le lance delle navi vengono restituite e la CP 233 rientra alla Capitaneria.

Viene disposto che il servizio di ricerca continui durante la notte con quattro motobarche del CAP e tre rimorchiatori.

Intanto le fotoelettriche sopra ricordate sono entrate in funzione.

Vengono inviati all'Istituto Radar 4 marinai della Capitaneria di porto e un sottufficiale per il servizio avvistamento. Viene disposto per un servizio continuo presso la sezione tecnica della Capitaneria e presso la divisione naviglio del CAP.

Durante la notte sono stati rinvenuti altri 3 cadaveri di naufraghi.

10 aprile 1970:

ore 07,00 — È stato disposto il rientro della motobarca del CAP e l'uscita della CP 233 e di altri tre rimorchiatori.

ore 09,35 — È stato rinvenuto un cadavere di sesso femminile. La situazione dei naufraghi segnalata con un secondo telegramma alle autorità prescritte è la seguente:

ricoverati in ospedale . .	n. 34
cadaveri rinvenuti	» 12
incolumi in albergo . . .	» 4
dispersi	» 8
Totale . . .	n. 58

Le ricerche continuano per tutta la giornata e la notte.

11 aprile 1970:

ore 07,00 — La CP 233 continua le ricerche fino alle ore 12,00. I sommozzatori dei carabinieri iniziano la ricerca ed il recupero dei documenti della nave nonchè dei cadaveri non ancora ritrovati.

ore 10,00 — Presi accordi con il console generale inglese a Genova, con l'assistenza di un interprete ufficiale, vengono iniziati gli interrogatori dei membri dell'equipaggio della « London Valour » per esperire l'inchiesta ordinata dal Ministero della marina mercantile con teledispaccio n. 2503584 del 10 aprile 1970.

12 aprile 1970. Concludendo, svolta una breve indagine presso il personale dipendente e presso il personale di altri enti che ha partecipato direttamente e indirettamente all'opera di soccorso, risulta quanto segue:

n. 3 persone salvate con la teleferica stesa dal personale della Capitaneria che si trovava sulla diga;

n. 20 persone salvate dalla CP 233, rimorchiando la lancia dalla nave sulla quale erano imbarcate o aggrappate;

n. 3 persone salvate dalla CP 233 lanciando il battello di gomma « Laros »;

n. 2 persone salvate dalla CP 233 lanciando il battellino di gomma autogonfiabile;

n. 2 persone salvate dalla pilotina della locale corporazione dei piloti;

salvate altre 4 persone, di cui una dall'elicottero dei vigili del fuoco.

In totale sono stati salvati 38 naufraghi che aggiunti alle 17 persone decedute ed alle 3 che risultano tuttora disperse danno il to-

tale (n. 58 persone) delle persone imbarcate sulla « London Valour ».

Si è voluto riportare la descrizione delle fasi delle operazioni di salvataggio, allo scopo di far risultare obiettivamente, dalla stessa drammatica successione dei fatti, che il sistema di soccorso è stato immediatamente attuato con tutti i mezzi possibili, dopo che era stato tempestivamente dato l'allarme di sicurezza, al quale — si noti — tutte le navi alla fonda hanno obbedito, prendendo il largo, tranne la « London Valour ».

Le avverse condizioni del tempo (mare forza 8, vento ad una velocità di oltre 30 nodi); la vicinanza della scogliera; la presenza sulla superficie del mare di uno spesso strato di nafta fuoriuscito dalla nave, che appesantiva i movimenti dei naufraghi, molti dei quali braccianti indiani, assolutamente inesperti del nuoto; l'impossibilità di un efficiente impiego di elicotteri hanno purtroppo impedito che le operazioni di salvataggio avessero l'effetto che il coraggio, l'abnegazione e la perizia degli uomini, in esse impiegati, avrebbero meritato.

Nelle eccezionali circostanze di tempo e di luogo, gli unici mezzi veramente adatti per le operazioni di salvataggio potevano essere le imbarcazioni del tipo delle pilotine e della CP 233. Gli elicotteri non potevano essere utilmente impiegati. Infatti le operazioni di soccorso da parte dell'elicottero dei vigili del fuoco, dopo il salvataggio di un solo naufrago, vennero sospese non tanto per il pericolo al quale l'apparecchio si trovava esposto, quanto perchè le eccezionali condizioni del vento e del mare e l'imperizia marinaresca dei naufraghi, aggravata dalla presenza della nafta, rendevano inutile la prosecuzione di tali operazioni.

Si ha ragione di ritenere ad un primo esame dei fatti che l'alto numero delle vittime si deve non tanto all'inadeguatezza dei mezzi, considerata in relazione alle eccezionali circostanze di tempo e di luogo, quanto al fatto che, quando la poppa della nave è rimasta sommersa, una ventina di marinai si sono gettati in mare tutti contemporaneamente, rendendo molto difficile il loro salvataggio perchè a causa del vento violentissimo e delle alte ondate vennero subito dispersi in ogni senso ed a molta distanza l'uno dall'altro.

Sul sinistro sono in corso l'inchiesta formale amministrativa e l'istruttoria giudiziaria.

Dai risultati della inchiesta sommaria, che devono però essere riscontrati in sede di inchiesta formale e di istruttoria giudiziaria, sembra che non possano escludersi elementi di responsabilità:

1) da parte del comandante della nave, D. M. Muir (deceduto), per non aver organizzato in modo efficiente i servizi di guardia in coperta durante la sosta della nave in rada e per non essersi accertato che tali servizi fossero efficienti;

2) da parte del 2° sottufficiale di coperta, D. A. McIsaac (deceduto), per aver omesso:

a) di fare osservazioni al barometro ed ascolto all'apparato VHF;

b) di prendere il punto nave osservando riferimenti fissi a terra;

c) di battere in tempo utile il posto di manovra;

3) da parte dell'ufficiale radiotelegrafista, A. Hill (deceduto), per non aver prestato diligentemente servizio alla stazione radio e per non aver tenuto conto degli avvisi meteorologici che segnalavano tempesta

È stato accertato, infatti, che il servizio di guardia in coperta non veniva svolto con diligenza. Gli ufficiali di guardia non erano stati sempre presenti sul ponte di comando, non avevano fatto osservazioni al barometro, non avevano rilevato punti fissi a terra e messo il punto nave sulla carta nautica allo scopo di controllare se l'ancora arasse o meno sul fondo. Questa operazione non fu nemmeno effettuata col *radar*, prendendo frequentemente la distanza tra la nave e la diga foranea. Pertanto nessuno si accorse quando l'ancora cominciò ad arare sul fondo.

Ma ciò che appare ancora più grave è che nessuno a bordo faceva ascolto all'apparato VHF, nessuno apprezzò il contenuto del bollettino meteo ricevuto da Malta e nessuno dette l'allarme quando alle ore 14 la burrasca cominciò a manifestarsi. È da ritenere per certo che l'ufficiale radiotelegrafista morto nel naufragio insieme alla propria

consorte che si trovava a bordo al momento del sinistro non abbia fatto gli ascolti in stazione radio negli orari previsti. Non è stato possibile accertare se il comandante, morto anch'esso nel sinistro con la propria consorte che si trovava a bordo, avesse dato particolari consegne all'ufficiale di guardia. Dalle dichiarazioni dei superstiti sembrerebbe che non ne avesse data alcuna.

Si può affermare con orgoglio e gratitudine che gli uomini addetti ai vari mezzi di soccorso hanno operato al limite delle umane possibilità e che ben 17 di essi sono stati ricoverati in ospedale perchè infortunati. Sono in corso le istruttorie per formulare proposte di riconoscimento al valore. Il console generale britannico ha manifestato il suo apprezzamento per l'opera di soccorso e la società armatrice ha deciso di consegnare la bandiera della « London Valour » alla Capitaneria di porto di Genova in segno di riconoscenza per l'azione svolta nella tragica circostanza. Anche l'ambasciatore inglese, con lettera diretta all'onorevole Ministro, ha espresso la gratitudine del Governo inglese per tutta l'assistenza prestata in occasione del naufragio.

Si assicurano i senatori interroganti che il Ministero della marina mercantile ha da tempo promosso il potenziamento dei mezzi di soccorso e di telecomunicazioni per tutte le coste italiane. Ai mezzi predisposti dal Ministero della marina mercantile, suscettibili di un ulteriore potenziamento, si devono aggiungere i mezzi direttamente impiegati dalla Marina e dall'Aeronautica militari, nonchè la consistenza di rimorchiatori, appartenenti ad armatori privati, autorizzati ad esercitare l'assistenza ed il salvataggio lungo le coste metropolitane con circolare ministeriale del maggio 1965.

I mezzi navali assegnati alle Capitanerie di porto con il compito principale di assicurare il soccorso a navi, aeromobili o a persone in pericolo, sono costituiti da 7 unità di salvataggio di altura, capaci di operare con qualsiasi stato del tempo, e da 13 motovedette veloci, in grado di navigare con mare anche molto agitato, particolarmente idonee nei casi in cui la rapidità dell'intervento è essenziale per la salvezza della vita umana.

Nelle note circostanze del sinistro della turbonave « London Valour », è stata appunto una motovedetta di questo tipo che è riuscita a soccorrere la maggior parte di naufraghi sotto l'imperversare di una violenta burrasca con un equipaggio perfettamente addestrato che ha dato prova di essere capace di affrontare quella eccezionale emergenza.

Le Capitanerie di porto sono, inoltre, dotate di 25 motovedette costiere che disimpegnano i servizi di polizia marittima e quelli di ricerca e di soccorso ravvicinato in condizioni meteo-marine discrete, nonchè di 67 battelli pneumatici di pronto intervento per il salvataggio litoraneo, che sono mezzi nautici di ampie possibilità di impiego e che tutte le organizzazioni di salvataggio di altre Nazioni utilizzano per analoghi scopi.

L'impiego di questi ultimi battelli ha consentito fino ad oggi di salvare 191 imbarcazioni e 614 persone, spesso affrontando critiche situazioni di rischio.

Tutto il naviglio delle Capitanerie è equipaggiato con personale militare — ufficiali, sottufficiali, sottocapi e comuni volontari e di leva — continuamente addestrati ai compiti che il Corpo svolge in mare in ogni tempo. Gli addetti alle funzioni di comando e alla condotta dei motori sono in possesso di specifiche abilitazioni conseguite al termine di regolari corsi e tirocinio.

Per le esigenze dei collegamenti radioelettrici, le Capitanerie di porto dispongono di 30 stazioni radiotelefoniche che assicurano anche il servizio pubblico di ascolto per la sicurezza della navigazione quando si verificano scioperi del personale dell'Amministrazione delle poste e telegrafi cui detto servizio compete.

Per potenziare la rete, 10 stazioni sono state anche dotate di apparati VHF e altrettanti apparati sono in corso di montaggio, mentre altri 20 saranno commissionati nel prossimo futuro. Ciò consentirà di estendere le comunicazioni anche agli aerei militari e civili. Il programma prevede inoltre la realizzazione di una maglia di rete radiogoniometrica per la rapida localizzazione di navi in pericolo.

Tutte le unità di salvataggio delle Capitanerie sono dotate di apparecchi lanciasagole.

In occasione del naufragio della « London Valour », è stato infatti utilizzato quello appartenente alla motovedetta CP 233.

Per quanto riguarda mezzi prontamente impiegabili per il recupero di naufraghi delle navi incagliate in costa, è stato da tempo posto allo studio un programma per l'acquisto di apparecchiature del tipo « va e vieni », autotrasportate, da affidare alle Capitanerie di porto.

Il programma non è stato ancora realizzato in quanto, per le limitate disponibilità di bilancio, si è dovuto dare la precedenza al potenziamento delle dotazioni nautiche. Sarà posto tuttavia ogni impegno affinchè l'iniziativa possa essere comunque concretata al più presto.

A tutti i mezzi sopraelencati si devono aggiungere quelli in dotazione ai vigili del fuoco, che nel sinistro della « London Valour » sono intervenuti con la massima abnegazione: si segnala, ad esempio, l'episodio del vigile Giuliano Mecchi che, gettatosi in mare nel vano tentativo di salvare una donna, fu travolto dai flutti e a stento venne tratto in salvo dai suoi colleghi. I mezzi di dotazione dei vigili del fuoco sono particolarmente studiati e attrezzati per gli speciali servizi di prevenzione e di estinzione degli incendi a bordo delle navi. La dotazione di tali mezzi è stata, in questi ultimi anni, particolarmente potenziata. Da informazioni ricevute dal Ministro dell'interno, si è appreso che sono in corso di fornitura 4 elicotteri Agusta Bell 205 della portata di 13 persone e che programmi più estesi potranno essere impostati dopo che sarà stato approvato, come si auspica, il noto disegno di legge sulla protezione civile.

Si assicurano, infine, i senatori interroganti che si utilizzeranno anche tutti gli elementi che emergeranno dall'inchiesta formale relativa al sinistro della « London Valour », per assumere e realizzare tutte le iniziative dirette a rendere più sicura la vita umana in mare, anche in relazione a condizioni di tempo assolutamente eccezionali.

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, dalla risposta che abbiamo ascoltato adesso, dopo due mesi e mezzo dalla presentazione della nostra interrogazione, noi attendevamo una maggiore chiarezza circa la individuazione delle responsabilità. Anche qui infatti, come per il caso del « Fusina », ci sono delle chiare, precise responsabilità.

Volevamo inoltre delle precise indicazioni sul problema specifico dell'azione pubblica nel campo della prevenzione dei sinistri marittimi, del servizio di segnalazione, di salvataggio e di allarme. Ed io credo infine che, proprio in conseguenza di queste tragedie, il Governo avrebbe potuto fare un accenno ad alcuni impegni per una modifica radicale degli indirizzi che presiedono tuttora al settore decisivo dell'economia marittima e portuale.

Noi non pretendevamo troppo, credo, se si pensa che dal gennaio di quest'anno nel nostro Tirreno abbiamo vissuto tre tragedie: questa mattina ne discutiamo due, quella del « Fusina » al largo della Sardegna con 18 morti, e quella della « London Valour » con 20 morti, mentre pochi giorni dopo al largo di Messina si è verificata quella del « Duizar » con 7 morti. In totale 45 lavoratori del mare morti in sei mesi, a cui si sono aggiunti poi tre marittimi napoletani deceduti sulla nave « Napoli » nei mari del Centro America proprio negli stessi giorni.

Mi pare che questi tre fatti debbano impegnare di più il Governo in una azione di riforma radicale affrontando la situazione in cui si trovano i nostri porti, dai grandi ai medi e ai piccoli, la quale (nonostante tutta la elencazione che ci ha fatto l'onorevole Cavezzali dei mezzi che sono a disposizione del porto di Genova) non ha consentito di far fronte alle necessità sia pure eccezionali del 9 aprile. E questo non lo diciamo soltanto noi comunisti, non lo scrive soltanto il nostro giornale, ma in quei giorni lo hanno detto e scritto migliaia di persone che hanno assistito impotenti alla tragedia.

Certo alla nostra valutazione non sfugge la violenza della burrasca e nemmeno sfugge il fatto che a bordo il comandante abbia

commesso degli errori, o abbia sottovalutato il pericolo; ma tutto questo esime forse il porto di Genova dal dotarsi di un sistema efficiente e permanente di allarme, di sicurezza e di salvataggio, sottrae forse l'autorità marittima italiana dal dovere di garantire la sicurezza delle navi, di salvaguardare le vite degli equipaggi, dei lavoratori dei porti? Ecco la domanda che noi genovesi, di tutte le parti politiche, ci poniamo.

Questo sistema permanente esiste nel porto di Genova?

La nostra risposta è no. Secondo noi non esistono mezzi adeguati per affrontare eventi eccezionali come quelli che hanno provocato la tragedia della « London Valour ».

Quante sono le violazioni delle norme di sicurezza sulla nave e della nave lo abbiamo ascoltato qui da altri onorevoli colleghi. Il « Fusina » era sovraccarico di blenda, carico pericoloso, il materiale era mal sistemato, ci fu la fretta di partire nonostante il mare cattivo, nonostante i consigli contrari dati al comandante. Il « Duizar » è affondato al largo di Messina per il sovraccarico in coperta e per quanto riguarda la « London Valour » — io non voglio qui fare la cronaca — basti dire che la tragedia ha inizio alle 13,45 e alle 14 la nave comincia il viaggio verso gli scogli ma solo alle 14,35 partono una motobarca e l'elicottero dei vigili del fuoco, elicottero che era un moscerino in mezzo alla tempesta, completamente inadeguato alle necessità; mentre migliaia di genovesi erano già presenti sul lungomare e si erano accorti della tragedia che stava avvenendo, soltanto alle 14,35, 40 minuti dopo l'allarme, ci si è resi conto della tragedia, tragedia che è durata fino alle 20,20, quindi oltre 6 ore, nel corso delle quali — a Genova il giudizio è quasi unanime — se non tutti i venti morti dell'equipaggio, quasi tutti potevano essere salvati. Ma perchè non sono stati salvati? Perchè nel porto di Genova, nel porto principale del Mediterraneo, mancano i natanti, non ci sono elicotteri adeguati, mancano gli ormeggi di emergenza, non vi è nessun cannoncino lanciasagole; quel cannoncino lanciasagole che ha lanciato il primo cavo di acciaio alle 15,10 il porto di Genova se l'è fatto prestare da una nave estera ancorata in porto; nessun dispositivo pronto, una confusione organizzativa indescrivibile, una inesistenza totale di un piano preciso di intervento che permettesse di far scattare tutte le operazioni necessarie nel giro di pochi minuti. E questa è una carenza antica, non è una carenza recente; ma, nonostante questa carenza, i mezzi che non erano a Genova si potevano ricuperare a poca distanza e sono stati fatti tutti i passi necessari non soltanto da parte dei lavoratori portuali, dei marinai, degli operai delle riparazioni navali, dei piloti dei rimorchiatori che hanno telefonato e sono andati di persona dove dovevano andare per dire: ci sono nel porto di Genova i pontoni; c'era un pontone con un braccio di 55 metri che se si fosse avvicinato dalla parte interna della diga poteva benissimo raggiungere la nave che stava affondando e salvare i marinai che stavano ancora abbarbicati all'ultima parte scoperta della « London Valour ». Abbiamo delle testimonianze, c'è chi ha parlato, chi ha telefonato e chi ha risposto di sì, che era d'accordo di spostare questo pontone, ma poi il pontone non si è mosso. C'è chi ha chiesto l'elicottero, elicottero che in 40 minuti poteva venire da Pordenone o da Livorno, dalle basi NATO. Ebbene, non si capisce perchè questi mezzi che non erano a Genova, ma esistevano a poca distanza da Genova e potevano rapidamente raggiungere la nostra città, non sono stati chiamati. Esistono natanti inaffondabili, ma l'unico, il « Michele Fiorillo », non era a Genova in quel momento, ma si trovava a Gaeta in funzione di crumiraggio; il « Michele Fiorillo », che è un natante inaffondabile, poteva essere, in quel momento, decisivo per salvare 20 vite umane di braccianti indiani reclutati e pagati al 20 per cento del salario di un marittimo italiano che è già basso.

E a questo punto avanzo alcune domande: perchè non sono stati richiesti questi mezzi? E, se sono stati richiesti, chi li ha rifiutati? Noi vogliamo sapere. E se qualcuno voleva richiederli, da chi è stato impedito o scoraggiato dal richiederli?

Ci siamo trovati in quei giorni di fronte ad una impreparazione anche di carattere psicologico, di fronte ad incertezze, a smar-

rimenti, a panico delle autorità che dovevano intervenire, guidare, organizzare e coordinare i soccorsi; incertezze, smarrimenti, panico nei centri decisionali, conflitti di competenze, paure e timori di assumere delle responsabilità.

Il disastro del 9 aprile mette quindi in risalto una classe dirigente privata e pubblica che misura l'importanza dei problemi e delle vite umane con il metro del profitto, mette in risalto che ai mezzi inadeguati, mezzi di lavoro e di salvataggio, si supperisce con il lavoro dell'uomo, dell'uomo quando lavora e quando si prodiga per salvare i suoi simili. Infatti, l'unica cosa vera ed esaltante di quella tragedia è stata la generosità, l'altruismo, lo spirito di sacrificio, l'abnegazione dei lavoratori portuali delle compagnie, degli operai del ramo industriale del porto, dei marinai e degli equipaggi dei rimorchiatori, dei vigili del fuoco. In quei giorni qualcuno a Genova ha detto: « Stiamo attenti a non macchiare il nome di Genova, del porto di Genova, dicendo e scrivendo delle cose che possono colpire il prestigio di questa città ». Il prestigio e il nome del porto di Genova e dell'Italia lo hanno salvaguardato questi operai, questi lavoratori che, con ondate alte 15-20 metri, si sono buttati in mare per andare a ripescare quei poveri braccianti indiani coperti di nafta e di petrolio.

Per quanto riguarda la responsabilità, c'è un'inchiesta governativa in corso, è vero, ma chi interrogate? Perchè non interrogate il carenante, il picchettino del ramo industriale del porto, dell'officina dei cantieri navali? Perchè non interrogate il comandante dei vigili del fuoco che ha girato, rabbiosamente impotente, sopra la nave col suo moscerino in mezzo alla tempesta? Bisogna che interroghiate questi lavoratori che hanno partecipato, a rischio della loro vita, a quelle operazioni; bisogna che interroghiate i piloti che hanno telefonato a chi dovevano telefonare per avere i pontoni, per fare delle proposte concrete, pratiche nel caos di direzione organizzativa e operativa esistente in quel momento.

Secondo punto: qual è il piano del Ministero? Non c'è alcun piano per affrontare i problemi della sicurezza. Il porto di Genova — come tutti gli altri porti, credo — è totalmente indifeso sotto l'aspetto dei servizi permanenti di sicurezza. Infatti qual è la situazione del porto dei petroli di Multedo, per esempio? È assolutamente carente di attrezzature antincendio per cui, se scoppia un incendio in quel luogo, può saltare tutta la parte di ponente della città: infatti al servizio antincendio ci sono tre vigili del fuoco, in un porto che scarica tonnellate e tonnellate di petrolio al giorno.

Come viene garantita la sicurezza della navigazione aerea all'aeroporto Cristoforo Colombo, stretto tra gli altiforni dell'Italsider e il porto dei petroli?

Come dobbiamo definire la situazione in cui si trova il molo Duchessa di Galliera degli oli minerali, che è senza collegamenti con la terraferma, senza un collegamento telefonico? Come viene controllata poi l'operazione di degasificazione che è delicata e pericolosa e che viene fatta regolarmente in rada, in mare aperto, nonostante le norme contrarie? Chi controlla, chi impedisce che si compiano queste azioni? Certo, la « London Valour » era ad un migliaio di metri dal molo, dalla diga foranea e stavano riparando i motori rotti, anche se è proibito fare questo in rada ed in mare aperto, perchè bisogna eseguire le riparazioni nel bacino, e non si sono accorti della burrasca o non hanno potuto mettere in moto i motori.

La risposta a queste nostre domande è stata data dal ministro Mannironi il 20 aprile, quando ha annunciato: « Stiamo predisponendo un piano pluriennale che assicuri altri mezzi finanziari per consentire l'integrazione adeguata dei mezzi navali, di segnalazione per l'intervento in mare, per la sicurezza ed il salvataggio ». Questo piano, a distanza di due mesi e mezzo dalla dichiarazione del Ministro, a che punto si trova? Il Ministro però aveva anche aggiunto che un programma del genere comporta problemi di carattere finanziario che non sono stati ancora risolti. C'è quindi anche qui una posizione della dirigenza pubblica che, di fronte a 45 morti nel giro di sei mesi nel Tirreno, antepone ancora i problemi finanziari a quello ben più importante della di-

fesa della vita umana dai pericoli che si incontrano sul mare e nei porti.

Non si tratta infatti di prevenire solo gli eventi eccezionali! Tutti i giorni i portuali e i marittimi sono sottoposti a pericoli di ogni genere. Permettetemi di darvi poche cifre: nel ramo industriale delle riparazioni del porto di Genova nel 1969 su 156 mila 854 giornate lavorative, 35.757 sono state di cassa mutua per infortunio; cioè il 22,50 per cento dei lavoratori del ramo industriale è ogni giorno fermo in conseguenza delle proibitive condizioni ambientali di lavoro. Pensate che per i 7 mila operai del ramo industriale c'è solo un'autoambulanza!

Su 982 operai poi ben 161 hanno pensione di invalidità con una percentuale che va dall'11 al 65 per cento. Un esempio concreto: su 71 calderai 50 hanno la pensione di invalidità nel porto di Genova. Ecco le condizioni soggettive ed obiettive che stanno alla base della lotta per le riforme sociali nel campo della sicurezza e della salute.

Anche sul terzo punto della mia interrogazione c'è stato il silenzio del Governo. Certo è che il problema specifico della salvaguardia delle vite umane e della sicurezza nei porti e sulle navi è strettamente legato al ruolo che l'economia marittima italiana ha trovato in questi anni nelle scelte politiche nazionali: ruolo marginale, in quanto in questo campo esiste un vuoto che non si vuole colmare nonostante i ritardi qualitativi e quantitativi della nostra flotta, le strozzature nei porti e le carenze dei cantieri navali. Il vuoto che esiste è nella politica marinara di interesse nazionale, tanto è vero che vi state avviando a distruggere la FINMARE che dovrebbe essere l'organismo capace di promuovere e risvegliare le attività marinare. Questo vuoto si traduce in un gravissimo danno per l'espansione dei traffici marittimi nazionali, per l'equilibrio della bilancia dei pagamenti e in un gravissimo danno per l'industria italiana che per un 90 per cento importa ed esporta i suoi prodotti per via mare.

È appunto questo vuoto nella politica marinara pubblica la causa delle drammatiche carenze che dobbiamo constatare anche nel settore dei sistemi di sicurezza e della salvaguardia della vita umana in mare e nei porti, vuoto di cui quelli del « Duizar », del « Fusina » e della « London Valour » sono gli ultimi episodi più dolorosi.

Per tutti questi motivi non posso che dichiararmi insoddisfatto per la risposta del Sottosegretario.

V E N T U R I L I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V E N T U R I L I N O . In quest'Aula e su questi banchi abbiamo sentito quello che in questi sei mesi è accaduto sul mare, le tragedie che hanno colpito i lavoratori del mare e le loro famiglie. E più volte abbiamo sentito riecheggiare colpe e responsabilità: colpe e responsabilità che grosso modo sono state date a coloro che oggi non possono più parlare. Nel caso del « Fusina » la responsabilità è stata data al comandante, nel caso della « London Valour » all'equipaggio e al comandante eccetera; mentre invece la pubblica opinione si chiede come possano avvenire queste tragedie a pochi metri dalla terra ferma. Il Sottosegretario ci ha detto che sono stati messi in atto tutti i provvedimenti possibili e immaginabili attuabili sul luogo; poi subito dopo ci ha letto un lungo elenco, un piano per realizzare tutte le cose che ancora i porti non hanno. Quindi questa è già la dimostrazione evidente che i nostri porti non sono preparati ad evenienze di questo genere.

Ora io dovrei così lungamente ripetere le stesse accuse che dai banchi della sinistra stamattina sono venute. Però non credo che sia necessario. Nel dichiarare di essere o meno soddisfatto, penso di dover parlare innanzitutto a nome degli stessi lavoratori del mare. Sono loro che debbono dichiararsi soddisfatti o meno; sono i lavoratori del mare che mettono ogni giorno in gioco la loro vita ed essi sono insoddisfatti per la palese inadeguatezza dei mezzi di soccorso e per la notevole disorganizzazione nel disporre degli aiuti. È qualcosa di più dell'insoddisfazione. Penso che sia una condanna per una responsabilità terribile, una condanna per la

tragedia, perchè non si è provveduto sufficientemente da parte delle autorità a prevederla ed evitarla. È una responsabilità terribile che non sarà facilmente dimenticata.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza:

A R N O N E , *Segretario*:

ALBERTINI, PIERACCINI, BANFI, CALEFFI, CIPELLINI, FORMICA, MANCINI, ZUCCALÀ, BERMANI, FERRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

se non ritengano di intervenire presso il Governo brasiliano affinchè ai prigionieri politici venga assicurato un trattamento conforme alle regole civili ed umane che fanno parte, ormai, dei princìpi di diritto universalmente riconosciuti;

se non ritengano, in particolare, che ogni mezzo di pressione e di sollecitazione debba essere adoperato perchè quel Governo desista dall'inflizione di torture e cessi così di perpetrare delitti che offendono la coscienza dell'intera umanità;

se non ritengano, infine, che ogni passo italiano, inteso a favorire l'instaurazione di un clima umano e tollerante in Brasile ed in ogni altro Paese dove la lotta politica è sopraffazione dell'uomo sull'uomo, debba rispondere al preciso dovere della Repubblica di affermare e far valere i princìpi che la nostra Costituzione ritiene essenziali ad ogni convivenza civile. (int. or. - 1691) (*Svolta nel corso della seduta*)

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,40*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari