SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

5° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 MARZO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1976 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie » **(245)**

« Istruzione professionale del personale postelegrafonico e sperimentazione di una nuova organizzazione del lavoro nelle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » **(521)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

(Discussione congiunta ed approvazione del disegno di legge n. 521, con assorbimento del disegno di legge n. 245)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 58, 61, 67 e *passim*
AVELLONE (*DC*), *relatore alla Commissione* 58, 68
BERNARDINI (*PCI*) 62, 67
CEBRELLI (*PCI*) 62, 68, 78
MELIS (*Sin. Ind.*) 78
OTTAVIANI (*PCI*) 66
RUFINO (*PSI*) 65, 78
SALERNO (*DC*) 78
SCHIANO (*DC*) . . . . . *Pag.* 61
SEGRETO (*PSI*) 67
SGHERRI (*PCI*) 68
TIRIOLO, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 68, 69

« Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave "Cavtat" di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane » **(522)**

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . . 69, 73, 78 e *passim*
AGRIMI (*DC*) 81
CARBONI (*DC*) 75
CROLLALANZA (*Misto-MSI-DN*) 75
DE GIUSEPPE (*DC*) 79
MELIS (*Sin. Ind.*) 75, 80
MOLA (*PCI*) 80, 82
OTTAVIANI (*PCI*) 82
PITRONE (*PRI*) 80, 82
ROMEO (*DC*) 73
ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 82
RUFINO (*PSI*) 75, 79, 80
SALERNO (*DC*), *relatore alla Commissione* .70, 78 79 e *passim*
SGHERRI (*PCI*) 82

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

A V E L L O N E, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed alla Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1976 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie » (245)

« Istruzione professionale del personale postelegrafonico e sperimentazione di una nuova organizzazione del lavoro nelle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (521) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

(*Discussione congiunta ed approvazione del disegno di legge n. 521, con assorbimento del disegno di legge n. 245*)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Istruzione professionale del personale postelegrafonico e sperimentazione di una nuova organizzazione del lavoro nelle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla Camera dei deputati, e « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1976 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie ».

Per ragioni di connessione si procederà, se non vi sono obiezioni, alla discussione generale congiunta.

Prego il senatore Avellone di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

A V E L L O N E, *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge n. 245: « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1976 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie », e n. 521, riguardante l'« Istruzione professionale del personale postelegrafonico e sperimentazione di una nuova organizzazione del lavoro nelle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

Il disegno di legge n. 245 contiene norme che sono state integralmente recepite nel più ampio disegno di legge n. 521, nel quale propongo perciò l'assorbimento del primo provvedimento. Il disegno di legge n. 521 è stato modificato dalla Camera rispetto all'originario testo presentato dal Governo. Occorre ricordare che la 5ª Commissione del Senato, a suo tempo, esprimendosi favorevolmente a maggioranza rispetto ai due articoli di cui consta il disegno di legge n. 245, aveva sottolineato all'unanimità l'esigenza che il Governo proponesse sollecitamente una soluzione organica e definitiva per il problema in esame. Si potrebbe presumere, pertanto, che la dimensione più ampia del disegno di legge n. 521 consenta di affrontare in via definitiva il problema del superamento dei limiti posti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965 e della legge n. 728 del 1973 allo svolgimento di cottimo e di straordinario nei servizi dell'Amministrazione postale, proprio attraverso quel più generale piano di riorganizzazione del lavoro basato sulla mobilità del personale, sulla riqualificazione degli addetti e sulla formazione del personale rispetto alle nuove tecniche che l'ammodernamento dei servizi comporta. Si potrebbe cioè presumere che il Parlamento, una volta votato favorevolmente il disegno di legge 521, non dovrebbe più trovarsi nella spiacevole situazione di esaminare e ratificare *a posteriori* gli scostamenti rispetto ai limiti di prestazione di lavoro straordinario di cui alle sopracitate leggi.

Tale auspicabile risultato, tuttavia, non sembra che possa essere conseguito, perchè il disegno di legge, nella stesura che oggi perviene al Senato, risulta parziale e monco, per riprendere delle espressioni usate nel dibattito presso la Camera da alcuni colleghi deputati. Sono stati, infatti, sop-

pressi due articoli contenuti nel testo originario che, secondo il Governo, costituivano una indispensabile disciplina transitoria che avrebbe consentito di rendere operanti le norme dettate in tema di istruzione e riorganizzazione del lavoro, prorogando in via preventiva le possibilità di ricorso allo straordinario per il biennio intercorrente tra l'approvazione della legge e la relazione che il Ministro avrebbe dovuto rendere al Parlamento per riferire sulla reale progressione della sperimentazione iniziata. Di conseguenza il nuovo testo contiene norme che disciplinano l'istruzione professionale degli addetti, prevedono la riqualificazione del personale con particolare riferimento a quello che svolge compiti di istituto prevedibilmente soggetti a forte modifica a seguito della introduzione di nuove tecniche basate su processi di automazione, ed infine ratifica il ricorso allo straordinario per il periodo dal 1° gennaio 1976 al 28 febbraio 1977, in eccedenza ai limiti di cui alla legge sopracitata.

A questo punto occorre fare qualche riflessione sugli aspetti complessivi del problema, al fine di orientare correttamente la azione del Governo e delle stesse Camere in un momento così delicato per il paese rispetto ad un tema, quello del funzionamento dell'Azienda postale, particolarmente avvertito al livello dell'opinione pubblica, delle forze politiche e particolarmente di quelle sindacali. Per far ciò occorre brevemente riassumere l'intera questione.

L'Azienda delle poste ha di fronte notevoli problemi derivanti dallo stato non certo brillante di molti servizi, dal carico discontinuo di domanda cui è sottoposta, dalla carenza di attrezzature e di edifici idonei per l'espletamento dei propri compiti con quel tanto di celerità, di snellezza e di certezza che è richiesto dagli utenti. Per far fronte a questi problemi di carattere generale il Ministero ha proposto un piano di ristrutturazione globale ed organico che dovrebbe consentire una notevole riduzione degli attuali limiti di azione e consentire all'Azienda di riorganizzarsi sotto i diversi profili del personale, dei mezzi e delle attrezzature. Naturalmente un tale progetto di riorganizzazione non è pensabile che proceda di colpo, ma deve realizzarsi attraverso un rapporto costante con le organizzazioni sindacali, con la partecipazione degli addetti e con il controllo critico dell'utenza, secondo un modello di riforma delle strutture pubbliche che hanno assunto ormai validità generale. Ne consegue che, accanto ai fini della riforma, fondamentali divengono anche gli obiettivi intermedi, la cui mancata prospettazione ed adeguata realizzazione travolgerebbe nei fatti la capacità del nuovo assetto di operare a regime sollecitamente e con la garanzia di un rapido e durevole assestamento.

Nel quadro dei processi di riorganizzazione una particolare attenzione, come è ovvio, viene prestata alla gestione del personale, e specificamente alla possibilità di ridurre il ricorso allo straordinario ed al cottimo in modo anche da ridurre le disparità di trattamento che inevitabilmente derivano dai sistemi incentivanti. Tale obiettivo ha due matrici: una funzionale e una sindacale, in qualche misura coincidenti. Da una parte infatti la mobilità come flessibilità di impiego delle risorse umane disponibili deve poter contare su una certa costanza di funzioni e di retribuzioni; dall'altra, giustamente, viene invocato dai sindacati l'adeguamento degli organici che impedisca di fatto ai singoli lavoratori di assumersi, al di là del lecito, l'onere di sostenere le evenienze eccezionali ed incarichi di lavoro non prevedibili. Entrambe queste esigenze si saldano poi con la più generale richiesta di sostanziale qualificazione professionale, di rispetto dei profili professionali che, connessa come è all'aumento del saggio di gratificazione sul lavoro, costituisce un vero correttivo alle ricorrenti punte di assenteismo valutate, nel caso, ad oltre il 20 per cento.

In una situazione a regime, pertanto, che si faccia carico del raggiungimento di tali obiettivi nel contesto di una strategia volta a ristrutturare in senso efficientistico la Azienda, con gli opportuni investimenti di capitali e di risorse umane, ben difficilmente si spiegherebbe il ricorso allo straordinario come prassi costante, anche se non

bisogna dimenticare la peculiare natura dei servizi resi da questa Amministrazione. Infatti la curva di domanda presenta, in questo servizio, un andamento estremamente discontinuo che non consente, nemmeno a regime, di farla seguire da una ottimale distribuzione del personale e del carico di lavoro. Difatti, se si facesse riferimento alle punte massime di carico, si otterrebbe un organico pletorico e costosissimo che striderebbe nettamente con la conclamata volontà di ridurre e qualificare la spesa pubblica. Il problema va dunque posto in concreto rispetto alle possibilità attuali ed alle terapie già affrontate dal Governo.

Dalla estrapolazione degli indici generali di rendimento, che fanno riferimento alla produttività media, si ottiene un ampliamento di organici che supera largamente il 15 per cento consentito dalla legge n. 370. Infatti in base all'articolo 10 di detta legge, riferito all'organico attuale dell'Amministrazione, si avrebbe un allargamento del ruolo organico di 12.228 unità in aumento rispetto alla attuale dotazione organica complessiva stabilita in 103.503 unità. Se si considera che i posti attualmente occupati sono 90.441, e che dei restanti 13.062 posti solo 11.399 sono già stati impegnati, mentre 1.494 restano disponibili, si avrà chiara l'esigenza di coprire immediatamente l'intero organico per evitare l'aggravio di lavoro individuale che la attuale situazione inevitabilmente comporta a fronte di eventi eccezionali e straordinari. Bisogna anche ricordare che la copertura dei posti non appare operazione nè rapida nè facile, se si pensa alla lungaggine dei procedimenti di bando che debbono essere preventivamente autorizzati dalla Presidenza del Consiglio ed all'influsso notevolissimo di domande. Al 31 dicembre 1976 ancora oltre 7.000 posti di quelli impegnati e per i quali è stata chiesta la copertura non erano ancora stati resi effettivamente disponibili in mancanza di autorizzazione, mentre sono in corso di espletamento i concorsi per gli altri per i quali l'afflusso di domande è davvero impressionante e tale da ritardare certamente l'effettiva immissione in servizio.

Ho voluto ricordare questi dati per sottolineare uno stato di fatto che riguarda lo espletamento dei servizi ad oggi e che in gran parte condiziona il corretto avvio di quel processo di riorganizzazione che con il provvedimento in esame si vorrebbe favorire. Appare infatti evidente, specie in relazione a taluni servizi, che la mancata previsione di una fase in cui transitoriamente si possa ricorrere al cottimo ed allo straordinario, espone l'azienda al rischio di non assicurare i servizi più rilevanti e getta un'ombra sulle possibilità di sperimentare la nuova organizzazione del lavoro in modo agevole e controllato.

Ciò, per limitarmi ad un solo esempio, assume rilievo drammatico nei servizi a denaro, come il bancoposta ed i conti correnti. Sembra infatti acclarato che, in mancanza delle prestazioni straordinarie ed a cottimo, nel settore dovrebbero essere impiegate un numero di unità doppio rispetto all'attuale, con un onere finanziario che, per la nota sfasatura dovuta agli oneri riflessi, sarebbe stato triplo rispetto a quello autorizzato con questo provvedimento dal Parlamento.

Non c'è molto da dire per rimarcare la gravità delle conseguenze che potrebbero derivare da un rallentamento delle operazioni di prelievo e di deposito presso i conti correnti postali.

Ora è rispetto a questo tipo di valutazioni che il Governo è stato sollecitato a predisporre un piano organico che consenta da un lato di potenziare i servizi migliorandone la efficienza e dall'altro di ridurre gli oneri globali per lo Stato e il carico di lavoro mediante il ricorso allo straordinario.

Non si comprende francamente come sia possibile riorganizzare un'azienda tramite la formazione professionale, la mobilità ed il migliore utilizzo del personale, il completamento delle dotazioni organiche, senza provvedere una fase di transizione, di cerniera, di raccordo nella quale siano garantiti i servizi. Ciò comporta inevitabilmente, a meno di non voler ricorrere a strumenti eccezionali di reperimento del personale, che è indispensabile un uso flessibile dello straordinario in relazione ai processi formativi in corso,

sia per sopperire alle carenze temporanee dovute alla frequenza dei corsi, sia per sostenere lo sforzo di razionalizzazione e seguirlo perchè giunga ad effetto.

Diversamente opinando, si mostra di attribuire un ruolo mitico ai processi di riconversione che ne riduce l'effettiva capacità, trascurandone lo spessore temporale, i costi di transizione, l'eventuale temporanea diminuzione di rendimento. È palese infatti che un processo di riconversione basato sulla introduzione di nuove tecnologie, anche se dovesse portare nel tempo ad una diminuzione di forza lavoro occupata, nella fase intermedia può comportare un aumento del carico nella distribuzione individuale, per far fronte al doppio onere derivante dalla normale affluenza di domanda e dalla diminuita capacità operativa dovuta al ricorso a processi formativi. Occorre poi ricordare che, in taluni settori, la meccanizzazione e l'automazione, anche con tecniche sofisticate, non determinano necessariamente una riduzione del numero globale di unità impiegate, anzi possono comportare un aumento dovuto alla introduzione di sistemi di ricezione dei dati che, anche quando siano affidati ad un operatore, non eliminano il bisogno di personale addetto al pubblico. È il caso della raccolta di risparmio, in cui è ben vero che l'automazione introduce una forte accelerazione dell'immagazzinamento dei dati e della loro memorizzazione, senza però che venga meno la capacità di ricezione agli sportelli. Ciò è confermato dall'andamento dei saggi occupazionali delle banche, che hanno visto crescere insieme volume delle operazioni e personale addetto, ancorchè siano state introdotte tecniche avanzatissime nella raccolta degli afflussi monetari privati. Allora occorre avere chiaro che tanto la discontinuità della domanda, quando la riutilizzazione del personale in base a nuovi processi formativi comportano una fase intermedia che può essere agevolmente contenuta proprio a misura che siano rese disponibili le possibilità di innesco del processo di ristrutturazione.

Riesce, pertanto, davvero difficile capire in base a quali valutazioni reali sia stato soppresso ogni riferimento a tale fase. Probabilmente si è ritenuto possibile disporre una immediata mobilità del personale ancora prima che si sia dato avvio ai processi formativi. Oppure si è sottostimato il dato relativo alla carenza di organico, pensando di poter risolvere tutto con un'accelerazione dei concorsi. Vale la pena infine di ricordare come, a fronte di un impegno del Ministero a non ricorrere all'innalzamento della dotazione organica consentita dalla legge del '74, il problema dell'immediato utilizzo del personale previsto dal ruolo, pur con le possibili accelerazioni, non si risolve se non nei tempi di espletamento delle procedure di reclutamento, le quali, probabilmente, hanno bisogno di una ulteriore fase anche breve di formazione sul lavoro.

Mi sembra, pertanto, che pur prendendo realisticamente atto dell'esigenza di approvare il disegno di legge nella sua attuale stesura, pena l'inasprirsi di situazioni di agitazione in atto, largamente motivate dall'obiettivo stato di disagio generalizzato degli addetti, la Commissione debba impegnare il Governo a valutare l'opportunità, in una prossimo futuro, di approntare gli strumenti giuridici necessari e capaci di creare opportuni raccordi tra il testo proposto ed il piano globale ed organico di riassetto, evitando in tal modo che una norma approvata dal Parlamento resti inattuata. In particolare dovrà essere assicurato il regolare avvio dei corsi di formazione e dei processi di riqualificazione, tenendo presente, altresì, l'esigenza di giungere al più presto alla conclusione del contratto, cioè delle parti normative stralciate dall'accordo generale Governo-sindacati, dalle quali potrebbero derivare ulteriori motivi di riflessione per una reale soluzione dell'intera questione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Avellone per l'esauriente relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

S C H I A N O . La 7ª Commissione, che si è occupata evidentemente degli aspetti del disegno di legge n. 521 di sua pertinenza, dà in via di principio parere ampiamente fa-

vorevole al proposito di provvedere alla istruzione professione ed alla riqualificazione del personale. Tuttavia nutre delle preoccupazioni. Dato che si tratta di personale quanto mai numerso e, quindi, deve essere prevista una molteplicità di corsi per molteplici mansioni, l'impegno diventa oltremodo notevole. Sotto questo aspetto, tenuto conto che, in particolare all'articolo 1, viene espressamente previsto che per quest'attività di riqualificazione ci sia l'apporto dell'università e degli istituti di cultura, la 7ª Commissione ritiene possa esserci il rischio di una distrazione notevole di personale universitario dagli atenei in un momento estremamente difficile per la vita universitaria. Una seconda preoccupazione sta nei criteri di scelta di questi docenti; criteri che non sono definiti nel disegno di legge; ciò potrebbe dar luogo, conseguentemente, anche a processi poco corretti e poco equilibrati.

Ecco, quindi, che la Commissione pubblica istruzione, per concretizzare queste sue preoccupazioni, propone un emendamento al sesto comma del primo articolo, inteso a sostituire il testo con il seguente:

« Le norme di esecuzione sono stabilite con decreto del Ministro, sulla base di uno schema predisposto dal Consiglio di amministrazione, d'intesa con una commissione formata da otto membri designati dalle organizzazione sindacali più rappresentative, operanti nell'ambito dell'istruzione superiore ».

Ciò allo scopo di far sì che dall'università la collaborazione a questo tipo di attività dell'Amministrazione nasca nel modo più corretto e meno nocivo per gli atenei stessi.

Concludendo, la Commissione pubblica istruzione esprime parere favorevole per quanto di sua competenza, subordinatamente all'inserimento dell'emendamento di cui ho dato testè lettura. Discutendo con il rappresentante del Governo, sono emerse anche altre preoccupazioni in ordine a questioni riguardanti la parte economica, soprattutto in riferimento al lavoro straordinario.

Tuttavia, se il disegno di legge in esame dovesse venir approvato così com'è, a causa dell'urgenza e per motivi di ordine politico generale, la 7ª Commissione è disposta a trasformare l'emendamento in un ordine del giorno che il Governo, peraltro, ha già dichiarato di poter accettare. Se, viceversa, la Commissione 8ª, nella sua competenza, ritenesse di apportare modifiche all'articolato, la Commissione pubblica istruzione insiste perchè anche il suo emendamento venga accolto.

B E R N A R D I N I . Concordo con le dichiarazioni del relatore Schiano.

C E B R E L L I . Ancora una volta ci troviamo di fronte ad un annoso problema, che è quello degli straordinari. Il Governo questa volta ha usato una tecnica diversa rispetto al passato: ha tentato cioè di presentare questo problema, che ha aspetti vergognosi, entro un quadro un po' più allettante, che è quello della riqualificazione del personale per far sì che il Parlamento lo possa meglio accettare.

La stessa relazione del senatore Avellone va in questa direzione, anche se devo dare atto al relatore di aver compiuto uno sforzo per prospettare un quadro complessivo della situazione dell'azienda postelegrafonica e da questo quadro poter avviare un discorso nuovo per affrontare la gravissima situazione di tale Azienda. Però, così, signor Sottosegretario, non ci siamo assolutamente. Questo è il punto.

Ripeto, a differenza del passato si avverte una consapevolezza nuova, da parte del Governo e dell'Amministrazione in merito alla situazione dell'Azienda stessa. Non siamo più agli anni in cui il Governo si presentava con protervia a respingere ogni qualsiasi discorso di rinnovamento dell'Azienda.

Certamente questo è un dato positivo, ma è relativo in confronto alla gravità in cui si trova l'Azienda. Penso che nè al Governo, nè al relatore, nè ai colleghi della Commissione sfuggono i fatti recenti, i fatti di Milano e di altri centri del nostro paese dove c'è praticamente il blocco dei servizi postali. Questo blocco della trasmissione postale non colpisce soltanto la missiva, ma settori importanti del nostro paese, come le comunica-

zioni industriali e commerciali. Quando a Milano si blocca la posta, non si blocca solo la lettera d'amore, ma si blocca un'attività di carattere commerciale e industriale. Quindi si va a toccare l'industria che rappresenta uno dei gangli vitali dell'economia del nostro paese.

Bisogna rendersi conto di questo per essere capaci di avvertire i fermenti del mondo del lavoro, non dico soltanto del mondo dei sindacati, ma del mondo dell'imprenditoria, del commercio, eccetera. Basta leggere i giornali di questi centri, in modo particolare i giornali lombardi, per avere cognizione della situazione. Basterebbe porre semplicemente mente alla questione dei telex. Il Governo ci dovrebbe dire quante domande inevase ci sono nel campo dei telex. Questa è la situazione in cui ci troviamo. Cioè, la Azienda non è più capace non solo di trasmettere le normali missive, ma non riesce nemmeno ad essere uno strumento di supporto dell'attività e della vita economica del paese.

E in questa situazione che succede? Che il Governo ci presenta il disegno di legge n. 521, che riguarda il lavoro straordinario e l'istruzione e qualificazione del personale. Per quanto riguarda la questione del lavoro straordinario non voglio spendere molte parole. Da dieci anni stiamo dicendo le stesse cose. Il Governo lo sa, ma non ha voluto mai affrontare il problema e ogni anno si presenta in Parlamento a chiedere il voto su disegni di legge che servono a sanare le spese per lavoro straordinario.

Ci rendiamo conto tutti di che cosa significhi questo lavoro straordinario: è la vecchia strada che porta ad una disgregazione dell'etica del lavoro all'interno dell'Azienda, crea spinte che contribuiscono a degenerare il tessuto produttivo dell'Azienda, mantengono intatto tutto l'impianto clientelare e discriminatorio su cui essa storicamente si è andata configurando, perchè il lavoro straordinario diventa un fatto obiettivo, in conseguenza della profonda disorganizzazione e, contemporaneamente, diventa uno strumento di arbitrio da parte di coloro che all'interno dell'Azienda comandano a tutti i livelli. Questa è la realtà. Poi, all'interno di questa situazione, si manovra su quelle maledette liste dei « trimestrali » che contribuiscono a mettere un settore della pubblica amministrazione come strumento degenerante dell'occupazione e dell'avvio al lavoro delle nuove generazioni.

Sappiamo tutti che cosa significano queste liste trimestrali: un giovane viene impiegato nell'Azienda, lavora tre mesi, per altri sei sta a casa, non impara un mestiere, diventa un occupato precario, con tutte le spinte irrazionali che ne derivano e con un danno per la capacità professionale e produttiva della stessa Azienda.

Il relatore ci ha detto cose interessanti. Il problema è come affrontare in concreto questa tematica. In questa sede è la quarta volta che si ripete la storia degli organici dell'Azienda, ed è la quarta volta che siamo i primi a denunciare questo stato di cose. Ebbene, in quattro anni non si è fatto niente, non si è nemmeno data una risposta negativa alle proposte che abbiamo dato. Noi proponevamo di procedere ad una verifica degli organici sul piano generale e su quello compartimentale. Il compartimento deve servire per iniziare a determinare un assetto nuovo dell'Azienda: nell'organizzazione, nella produzione e così via. E noi ribadiamo ancora oggi queste proposte.

È inoltre necessario trovare una soluzione ad un altro grosso problema costituito dagli idonei. Non possiamo andare avanti a « pescare » idonei di concorsi tenuti anche dieci anni fa. Se poi questa idoneità è rapportata al discorso fatto dal relatore, ci si accorge che non è più attuale. È perciò indispensabile che l'Azienda cominci ad operare seriamente per superare queste due fasce che dividono l'impianto organizzativo dell'Azienda stessa, tra uffici principali e periferici.

Altra questione: occorre procedere ad un esame di carattere regionale degli organici, e su questa base destinare il personale. Capisco che il Ministro, il Ministero, la Azienda non possono, a brevissima scadenza, affrontare il grosso problema della mobilità, se non altro perchè c'è un impegno del Governo, assunto alla Camera dei deputati qualche mese fa, di tenersi pronto a comin-

ciare per il mese di aprile il discorso globale sull'organizzazione della pubblica Amministrazione. Cominciamo però a preparare degli studi: se il Governo rispetterà l'impegno che ha assunto, il Ministero delle poste si prepari a questo appuntamento.

Il relatore fa un discorso che ha una sua validità molto generale, per non dire generica, e contiene in sè la piccola furbizia di esortare a far passare questo provvedimento sul lavoro straordinario perchè entra in questo nuovo quadro della situazione. Vedo che l'onorevole Sottosegretario fa cenno di sì: allora, se le intenzioni esposte dal relatore sono realmente anche le vostre, io affermo che il Governo deve intervenire non ad integrare la relazione, ma a sostenerla con atti concreti e con una impostazione che abbia degli obiettivi reali. In questo modo il discorso diventa credibile, in quanto non si tratta più di buone intenzioni del relatore, ma diventa un discorso dal quale si può partire tutti insieme per dare ciascuno il proprio contributo alla risoluzione dei problemi. Per fare questo ci vuole però molto coraggio ed un larghissimo consenso, coraggio e consenso che fino a questo momento non ci sono stati. Non possiamo infatti dimenticare che il consenso parte in primo luogo dai lavoratori e dai sindacati, ed è molto difficile ottenerlo, perchè fino ad oggi l'azione della Azienda delle poste e telecomunicazioni è stata quella di continuare a percorrere la vecchia strada del clientelismo e delle discriminazioni al suo interno. Non so se vi rendete conto che ci sono molti direttori provinciali che non fanno niente, che stanno dalla mattina alla sera senza produrre, senza preoccuparsi assolutamente dell'organizzazione provinciale che essi dovrebbero dirigere, senza dare una sia pur minima risposta alle istanze presentate dai lavoratori, dagli uffici periferici e centrali dell'Amministrazione. Sono tutte cose che abbiamo denunciato più di una volta, eppure non un provvedimento è stato preso. E allora è logico che tutte le buone intenzioni ed i buoni discorsi non sono più credibili. Dobbiamo pretendere dai compartimenti e dai loro capi una produzione culturale ed organizzativa, in stretta collaborazione con il personale, i sindacati e gli utenti. Questi ultimi non possono essere visti in forma generica, non possiamo rivolgerci a chi spedisce una lettera o all'industriale che ha bisogno dell'Azienda delle poste e telecomunicazioni, ma devono essere identificati in una organizzazione a base democratica.

Vogliamo e possiamo trovarci d'accordo nel costituire uno strumento, anche informale, di lavoro che renda possibile un confronto tra il Parlamento e il Ministero? Se la risposta è affermativa, iniziamo a lavorare con convinzione.

Certo è — per ritornare al lavoro straordinario — che non possiamo approvarlo. L'abbiamo detto molte volte: il lavoro straordinario fa parte di una politica che la Democrazia cristiana ha sempre testardamente voluto condurre all'interno dell'Azienda postelegrafonica. Se ne assuma quindi le responsabilità e siano i democristiani, se vogliono, a votare questo provvedimento; i comunisti non possono assolutamente.

Per quanto riguarda la questione della istruzione professionale e della riqualificazione, la 7ª Commissione ci ha fornito un contributo valido, concreto, a nostro avviso da accettare e da considerare seriamente. Infatti, anche per questo aspetto, il provvedimento al nostro esame si muove sul vecchio terreno che ha molto del mistificante. Certo, il problema di una istruzione e riqualificazione del personale ormai è obiettivamente sentito all'interno dell'Azienda anche nelle condizioni attuali. Il disegno di legge però non dà nessuna organizzazione certa, concreta, programmatica, precisa; non dà nessuna prospettiva. Lo stesso relatore, del resto, avvertendo la estrema deficienza del disegno di legge in proposito, ha cercato di ovviare ad essa con la relazione che abbiamo appena ascoltata. Il problema, quindi, esiste e bisogna affrontarlo; ma non come si vuol fare col provvedimento in discussione.

La 7ª Commissione propone un emendamento che noi riteniamo accettabile: con quella modifica si cerca di correggere, nel limite del possibile, il disegno di legge che,

d'altro canto, per questa parte dovrebbe essere rifatto completamente se vogliamo affrontare concretamente, con tutte le prospettive necessarie, il problema dell'istruzione e della riqualificazione del personale. Il relatore parlava di tempi urgenti, tempi medi e tempi più lunghi. Quando parliamo di tempi urgenti — ovvero del « subito » — come facciamo, dove troviamo il personale da istruire e riqualificare con l'odierna struttura organizzativa dell'Azienda? L'Azienda necessita di un livello culturale superiore: questo è un dato di fatto. Abbiamo bisogno di gente istruita e riqualificata professionalmente. Ma questa istruzione e riqualificazione professionale deve cominciare nello stesso momento in cui inizia una riorganizzazione dell'Azienda, altrimenti tutto viene vanificato. Devono essere prese in considerazione, tra l'altro, alcune nostre proposte che il Ministero, fino ad oggi, non ha dato segno di aver recepito nel concreto. Per la verità, il Ministero non ha dato nemmeno altri segni!...

Allorchè chiedemmo che cosa s'intendeva fare per il sistema di meccanizzazione; allorchè dicemmo che si sarebbero sprecati miliardi inutilmente con il vecchio sistema, nessuno si è opposto. Dicemmo che bisognava sospendere e riconsiderare tutto il problema: rifare il piano di programmazione della meccanizzazione. È stato fatto? Non mi risulta. Abbiamo detto che le macchine attualmente messe in opera non danno quel grado di affidabilità necessaria per diventare strumenti veramente ed altamente competitivi all'interno dell'Azienda. Cosa è stato fatto?

Ed allora, mi volete dire come possiamo cominciare a risolvere il problema e ad iniziare il processo della istruzione e riqualificazione del personale? Non c'è risposta a questo problema. Abbiamo chiesto, ancora, se il Governo è andato al confronto con le aziende produttrici e con quali risultati; che tipo di modifiche si propone di apportare a tutto il materiale che si pensa di mettere in opera e quale sia il nuovo piano programmatico della meccanizzazione. Anche su questo non c'è risposta. Se sbaglio, prego l'onorevole Sottosegretario di correggermi!

Ecco perchè si giustifica l'emendamento presentato dalla 7ª Commissione. Noi abbiamo detto da parecchio tempo, e lo ripetiamo oggi, che non vi può essere riorganizzazione del lavoro, una struttura diversa dell'Azienda e una istruzione e riqualificazione del personale senza l'intervento diretto degli interessati, del personale stesso e, di conseguenza, dei loro diretti rappresentanti. È indubbio che ancora nell'Azienda — e non so se anche nel Ministero — permane un certo tipo di mentalità accentratrice. Ed ecco allora la ragione per la quale i disegni di legge vengono formulati in un certo modo; ecco perchè la credibilità non c'è o è estremamente relativa e limitata.

Concludendo, non abbiamo emendamenti da proporre. Ma non siamo d'accordo sulla parte che concerne lo straordinario e siamo molto critici sull'impostazione data al problema della istruzione e della riqualificazione professionale del personale. Possiamo considerare i primi due articoli come un primo avvio, anzi, l'anticamera dell'avvio di tutta la problematica che la stessa relazione ha posto alla nostra attenzione. Ci dichiariamo favorevoli, quindi, alla proposta avanzata dai colleghi della 7ª Commissione permanente: se nel corso della discussione, cioè, saranno presentati altri emendamenti, allora modifichiamo anche l'articolo 1 nel senso indicato dalla Commissione pubblica istruzione. Altrimenti, possiamo anche accordarci nella sua trasformazione in un ordine del giorno, ma con la consapevolezza che ho cercato di evidenziare nel mio intervento.

R U F I N O . Condivido molte delle osservazioni del relatore e quindi mi atterrò ad un breve commento del provvedimento che si riferisce agli straordinari e alla formazione del personale delle poste e delle telecomunicazioni. Mi sembra superfluo ripetere che l'uso generalizzato dello straordinario non rende l'Amministrazione efficiente. È un rimedio, peraltro non sempre corrispondente alle esigenze del servizio. Lo straordinario è congegnato, anzi, in modo tale che in un certo senso si presta anche a degli abusi. In molte circostanze, anche

considerando gli stipendi abbastanza bassi con cui sono pagati i dipendenti delle poste e delle telecomunicazioni, diventa un modo come un altro per aumentare il lavoro straordinario e per trascurare il lavoro ordinario. A questo, in effetti, serve lo straordinario.

Dalla stessa relazione si rileva come finchè l'Azienda postelegrafonica avrà degli organici così rigidi non sia possibile affrontare e risolvere il problema. Abbiamo detto altre volte che tutto ciò cozza contro il criterio della mobilità che dovrebbe dare all'amministrazione dell'Azienda la possibilità di spostare il personale da una sede all'altra. Non mi sembra, tra l'altro, che il problema si risolva con i concorsi in atto, perchè si tratta di modesta cosa rispetto alle esigenze dell'amministrazione.

Rilevato questo aspetto, pur ribadendo la nostra posizione critica, esprimiamo parere favorevole sul disegno di legge al nostro esame, valutando le esigenze dell'amministrazione. Comprendiamo che si tratta di una necessità e come tale l'accettiamo.

Invece, sul problema dell'istruzione e della qualificazione non vorrei che si partisse con il piede sbagliato. Non riesco a comprendere come mai una amministrazione, che è in grado addirittura di vendere propri progetti all'estero, poi non sia in grado di avere un istituto che provveda in proprio all'istruzione e alla qualificazione.

Quello che tengo a sottolineare è che una politica di formazione e qualificazione del personale non può che essere fatta dal Ministero. Nel momento stesso, però, in cui il Ministero non fosse autonomo in questa azione, si creerebbe una sorta di dipendenza da altri Ministeri e in questo caso anche dall'università. So benissimo che per tradizione la collaborazione tra due amministrazioni dello Stato è quasi sempre impossibile, perchè una delle due tende a monopolizzare o a dirigere ed il problema così non si risolve.

Non so perchè in questo settore non si sia chiesta la collaborazione del Ministero del lavoro che ha un istituto apposito. Questo significa che si creano le strutture e poi non si utilizzano. Il Ministero del lavoro dispone dell'ISFOR, che collabora alla preparazione a livello regionale, ma ci sono anche analoghe iniziative di singoli Ministeri.

Penso che il Governo dovrebbe riflettere su queste mie considerazioni. Non capisco, ripeto, perchè si creino istituti *ad hoc* e poi non vengono utilizzati.

Per quanto riguarda il decentramento, accennato nel disegno di legge, occorre una maggiore precisione in ordine a quella direttiva che abbiamo spesso ascoltato da vari Ministri, di concentrare anche l'opera di qualificazione e promozione del personale a livello regionale, per evitare quella grossa confusione che si crea perchè c'è eccedenza di personale in molti uffici locali e si manifesta, evidentemente, una grossa carenza in altri. Una enorme differenza esiste tra Nord e Sud, sotto questo aspetto. Gli uffici del Nord restano sguarniti perchè il personale viene dal Sud e dopo alcuni anni si mette in nota per il trasferimento al luogo d'origine.

Comunque, su questo problema noi esprimiamo parere favorevole, e siamo anche d'accordo per trasformare in ordine del giorno l'emendamento presentato dai colleghi della 7ª Commissione, onde evitare una non applicazione immediata del disegno di legge.

O T T A V I A N I . Una sola e brevissima considerazione sul disegno di legge n. 521. Dalla lettura dell'intero articolato rilevo che non emerge alcun riferimento al ruolo delle Regioni, che pure su questa materia hanno la competenza primaria. È vero che si tratta di personale dipendente, e quindi l'ente, il Ministero, l'Azienda, il compartimento possono procedere alla riqualificazione del proprio personale, ma quando si dice che per assolvere a questi compiti ci si può avvalere di strutture esterne, come università, istituti di cultura, enti e organismi specializzati, scuole di pubbliche amministrazioni, perfino estere, non si può fare a meno di rilevare che manca un qualsiasi riferimento alla Regione che, ripeto, ha la competenza primaria in questo settore. Mi sembra insomma che stiamo va-

rando un disegno di legge profondamente in contrasto non tanto con i decreti delegati *ex lege* n. 382, che debbono ancora venire, ma con i decreti già oggi vigenti. Mi pare quindi che qualche collegamento tra compartimento, Azienda e Regione debba essere ipotizzato. Se infatti prevediamo la possibilità di avvalerci di strutture esterne, non vedo come possiamo escludere l'unico ente che è abilitato a norma della Costituzione a sovrintendere a tutta questa materia.

S E G R E T O . Il disegno di legge n. 521 pone certamente dei problemi e degli interrogativi che, d'altra parte, sono già stati sollevati dal senatore Cebrelli. Quando però parliamo di lavoro straordinario, che è indubbiamente un fatto negativo, dovremmo guardare gli stipendi degli impiegati postali. Dovremmo quindi coprire i posti vacanti mediante l'immissione di giovani, dando la possibilità alle poste di funzionare regolarmente; altrimenti è chiaro che il Ministero interessato deve, per sopperire alla carenza di personale, ricorrere allo straordinario di coloro che già sono impiegati. Mi sembra che sia già stato emanato il decreto che stabilisce che non si devono fare assolutamente più straordinari.

P R E S I D E N T E . È già stata emanata in proposito una circolare da parte del Ministero del tesoro.

S E G R E T O . In questo modo però noi garantiamo soltanto coloro che hanno già un posto di lavoro. Nel Meridione c'è una sola unità per famiglia che lavora, mentre nel Nord ce ne sono due, tre o addirittura quattro.

A questo punto devo fare un discorso che sarà anche politicamente non valido secondo l'idea che io professo, però ritengo che la realtà dei fatti non possa essere negata. La riqualificazione del personale sono convinto che sia un fatto importante, perchè a tutti i giovani che sostengono i concorsi fanno fare un esame di dattilografia, un tema di cultura generale e un esame orale, per cui non credo che coloro che entrano nell'Amministrazione delle poste possano conoscere macchine o apparecchiature nuove. A mio parere quindi, se l'intendimento del Ministero è quello di far acquisire a questi giovani i nuovi elementi che si riferiscono alle moderne apparecchiature, si tratta di un fatto positivo.

Condivido le osservazioni formulate dalla 7ª Commissione, purchè non siano ostative dell'*iter* del disegno di legge. In conclusione, posso affermare che se in Parlamento si verificano iniziative che possano determinare un miglioramento anche minimo della situazione ed un incitamento a creare prospettive nuove, io sono d'accordo con queste, e sono perciò favorevole all'approvazione del disegno di legge n. 521.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

B E R N A R D I N I . Per non ritardare l'*iter* del disegno di legge n. 521 ritengo opportuno presentare il seguente ordine del giorno, che recepisce le esigenze prospettate nell'emendamento proposto dalla Commissione pubblica istruzione:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 521,

impegna il Governo ad affrontare con successivi provvedimenti legislativi, più organici rispetto al predetto disegno di legge n. 521, il problema dell'istruzione professionale e della riqualificazione del personale postelegrafonico, tenendo anche presenti le competenze delle Regioni in materia di istruzione professionale;

rilevato poi che il disegno di legge numero 521 deve intendersi come provvedimento di avvio delle iniziative in questo settore ed al fine di ottenere un migliore raccordo con il settore della pubblica istruzione,

impegna altresì il Governo a formulare il decreto ministeriale di cui al settimo comma dell'articolo 1 sulla base di uno schema predisposto dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni d'intesa con una commissione forma-

ta da otto membri designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative operanti nell'ambito dell'istruzione superiore.

(0/521/1/8) BERNARDINI, CEBRELLI, MELIS, RUFINO, SEGRETO, SALERNO

A V E L L O N E , *relatore alla Commissione.* Ribadisco le osservazioni fatte nel corso della mia relazione. Sono favorevole all'ordine del giorno proposto dal senatore Bernardini.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Onorevole Presidente, ritengo che la discussione del disegno di legge sia molto importante soprattutto per noi che operiamo nel Ministero. Il problema fondamentale che è stato sollevato riguarda lo sforzo per arrivare ad una diversa strutturazione del Dicastero delle poste: è poi essenziale la soluzione della questione dell'istruzione professionale. Accolgo pertanto l'ordine del giorno.

Non possiamo non chiedere al Parlamento di approvare il superamento dei limiti dello straordinario; tra l'altro è anche scaduto il termine. Si tratta di un discorso che riguarda il passato, ma l'Esecutivo avrebbe preferito una maggiore dilazione per le ragioni che avete elencato, anche tenendo presenti alcuni problemi che sono subentrati e ai quali mi riferirò. Nel Ministero delle poste non siamo disposti a fare del qualunquismo; non c'è una gestione del personale di tipo clientelare.

S G H E R R I . Sta sbagliando il senatore Cebrelli; non si è mai avuta nessuna clientela in Italia...

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* La distribuzione avviene su richiesta delle organizzazioni sindacali, che fanno una comunicazione verbale. Abbiamo ricevuto circolari del Ministero del tesoro che non autorizza l'aumento del personale attraverso concorsi nonostante la situazione attuale delicatissima per la scarsezza di personale. Vi sono inoltre continue richieste di trasferimento da parte di meridionali. È stata pertanto costituita una commissione presieduta da un magistrato della Corte dei conti; in tal modo si garantisce l'esame di tali richieste nell'interesse di chi ne ha bisogno e non di chi ha maggiori possibilità di intervento.

Non possiamo fare e non stiamo facendo i famosi straordinari di tre mesi, anche se specialmente i sindacati li richiedono.

Si è contrari all'aumento del personale, al superamento dello straordinario ed agli straordinariati; si pretende però una maggiore funzionalità delle poste e l'aumento del lavoro. Non dobbiamo infatti dimenticare che da poco tempo l'Azienda postale ha cominciato a provvedere alla riscossione dei versamenti per televisione, elettricità, telefono. Non ci sono soltanto lettere d'amore; l'Azienda svolge funzioni rilevanti come quelle relative al bancoposta, dando così la possibilità di raccogliere i soldi di cui lo Stato ha bisogno. Vi sono quindi numerosi problemi da risolvere.

Non abbiamo certamente intenzione di presentare proposte di aumento dello straordinario. Ci siamo invece rivolti ai sindacati ed abbiamo formato una commissione, che sta lavorando da quindici giorni e che continuerà a riunirsi ogni settimana per studiare il modo con cui ristrutturare il Ministero. Con l'attuale *plafond* di straordinari si cercherà di affrontare tutti i problemi. Affinchè si comprenda che non stiamo con le mani in mano, abbiamo costituito un'apposita commissione per la riorganizzazione dei servizi che si pronuncerà entro due mesi: il Governo intende comunque affrontare il problema. C'è molta tensione nel Ministero anche a causa dei bassi stipendi dei dipendenti; si rischia pertanto che succeda fra qualche mese sulla piazza quello che i sindacati non riusciranno ad impedire.

C E B R E L L I . In quale modo il Ministro delle poste agisce all'interno del Governo per accelerare la riforma del pubblico impiego? Occorre rispettare l'impegno assunto dall'Esecutivo per quanto riguarda la mobilità del personale, perchè non possiamo fare più assunzioni.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Si tratta di un problema molto importante, soprattutto per noi meridionali. Stiamo pertanto studiando la questione della mobilità interna; ci sono state disposizioni della Presidenza del Consiglio.

Abbiamo affrontato il problema delle regionalizzazioni dei compartimenti e lo abbiamo inserito in un coordinamento generale. Non si può infatti regionalizzare la ragioneria se non si ha il personale necessario. I concorsi che potremo bandire li faremo su un piano regionale, perchè siamo a conoscenza delle esigenze del sud e del nord.

Occorre inoltre sensibilizzare tutto il settore, così come abbiamo fatto cercando di ridurre le spese sul piano dei trasporti postali. Era questo un discorso piuttosto delicato, purtuttavia abbiamo iniziato a tagliare i trasporti postali per via aerea, però in questo contesto bisognerà approfondire la questione che sarà oggetto di studio. Bisognerà cioè vedere se convenga al Ministero delle poste effettuare trasporti postali con il treno, con l'aereo o per altre vie direttamente, ossia con il nostro personale. Questo sarebbe certamente il miglior sistema, ma come metterlo in pratica se non abbiamo la disponibilità del personale e se non possiamo dare quello che naturalmente desidereremmo si desse a questo personale?

Quindi, vi preghiamo di approvare questo provvedimento, anche in considerazione del fatto che non intendiamo presentare altri disegni di legge che consentano il superamento dei limiti di spesa per prestazioni straordinarie, comprese quelle effettuate con il sistema del cottimo.

Dobbiamo poi chiarire per quale motivo stiamo procedendo nell'azione comune con i sindacati, con il personale, con gli uffici. Lo facciamo per dire: « Questi sono i soldi e con questi dobbiamo trovare la strada per lavorare assieme ».

Per quanto riguarda poi l'ultima questione delle Regioni, sono del parere che dobbiamo sensibilizzarle al discorso dell'istruzione professionale e della riqualificazione del personale postelegrafonico, che si rivelano opportune specialmente nel servizio bancoposta, dove è più necessario che ci siano elementi specializzati e non improvvisati, dovendo il personale espletare funzioni bancarie e non svolgere mansioni di portalettere.

A chiusura del mio intervento, ringrazio tutti, il relatore e coloro i quali si sono pronunciati a favore del provvedimento. Ringrazio anche per le critiche che sono state rivolte in merito ai problemi sui quali il Governo sta già lavorando e continuerà a lavorare più intensamente, se gli sarà data la possibilità di farlo.

P R E S I D E N T E . Faccio presente che i pareri della 1ª e della 5ª Commissione perverranno nel pomeriggio. Propongo pertanto di sospendere la discussione, per riprenderla nella prosecuzione serale della seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

« Rimozione degli effetti di carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave "Cavtat" di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane » (522)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rimozione degli effetti di carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat* di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane ».

Prima di pregare il relatore Salerno di riferire sul disegno di legge all'esame, vorrei fornire alla Commissione alcuni elementi tecnici sull'argomento.

L'affondamento della nave *Cavtat* si è verificato il 14 luglio 1974 a seguito di una collisione con la bananiera panamense *Lady Rita.* L'urto è avvenuto sulla fiancata di diritta della « Cavtat », quasi al centro nave; lo falla ha interessato quasi la metà dell'intera larghezza della nave.

Il carico era costituito da circa 900 bidoni di piombo tetraetile e tetrametile prove-

niente dalla società Octel della Gran Bretagna. Tali bidoni si trovavano in parte sistemati in coperta, circa 500 unità, ed in parte nelle stive assieme ad altri materiali di cui non conosciamo la natura; si parla di profilati di ferro.

Il relitto si trova a circa tre miglia e mezzo a sud-est di Capo d'Otranto e giace su un fondale di circa 95 metri di profondità, con la prua orientata in direzione nord-nord-est. Il fondale è di tipo pianeggiante, con presenza di sabbia argillosa.

I dati tecnici della nave sono i seguenti: anno di costruzione 1968, stazza 2091 tonnellate, lunghezza 102 metri, larghezza metri 14,30.

Il relitto, da fotografie e sopralluoghi che sono stati compiuti, risulta che ha riportato vari danni alle sovrastrutture con l'abbattimento del ponte, di almeno due alberi di carico e forti deformazioni alla zona poppiera. Inoltre, i rilievi ottici e le apparecchiature elettroniche hanno permesso di individuare la presenza di circa 250 bidoni disseminati all'esterno del relitto per un raggio di circa 300 metri.

Altri 250 fusti dovrebbero trovarsi sulla coperta e i rimanenti 400 nelle stive. Nel dicembre 1976, una ditta privata, l'Edilsub, ha recuperato un bidone che è stato anche esaminato.

L'estrema pericolosità del carico, la campagna di stampa anche straniera, i riflessi che tale situazione ha sull'economia della zona, oltre ai pericoli d'inquinamento, portano alla conclusione che è indispensabile rimuovere il pericolo costituito dai bidoni. Ciò dovrà essere effettuato tenendo conto dei necessari criteri di sicurezza che dovranno essere adottati per gli operatori subacquei, nonchè predisponendo idonee misure atte a prevenire incidenti nel corso delle operazioni, che potrebbero portare ad un aggravamento dell'inquinamento. Esistono varie tecniche d'immersione, comunque non è il caso ora di scendere troppo nel dettaglio.

Dei 250 bidoni che dovrebbero trovarsi in coperta, è presumibile che una parte potrà essere recuperata con una certa facilità, mentre, per quanto riguarda i bidoni che si trovano nelle stive, l'operazione è alquanto complicata.

Veniamo ora ai problemi relativi al recupero. L'estrema difficoltà di operare all'interno della nave ad elevata profondità, evidenzia l'opportunità di sollevare il relitto e trasportarlo su bassi fondali, oppure direttamente in un bacino di carenaggio. Per effettuare l'operazione, potrebbero essere impiegate diverse tecniche già ampiamente sperimentate. La più opportuna dovrebbe essere il sollevamento mediante staffatura; una volta trasportato il relitto su bassi fondali, si potrebbe procedere al recupero dei bidoni con mezzi ordinari. La tecnica alternativa di appoggiare la nave direttamente su un bacino di carenaggio è decisamente più complessa, però può in maggior misura proteggere dal pericolo dell'inquinamento.

Il sollevamento della nave potrebbe inoltre offrire alle autorità la possibilità di restituire al Governo jugoslavo la nave con il carico, sollevando l'Italia dalle conseguenti responsabilità in campo internazionale.

Mi è sembrato opportuno mettervi al corrente di questi dettagli tecnici prima di entrare nell'argomento attraverso l'intervento del relatore. Faccio presente inoltre che la 12ª Commissione e la Commissione per l'ecologia hanno espresso il loro parere sul disegno di legge all'esame, mentre si spera di avere nel pomeriggio il parere della 5ª Commissione.

Prego il relatore Salerno di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non mi addentrerò nei problemi che ha esposto il Presidente, poichè essi sono prettamente di natura tecnica. Essi dimostrano che la questione deve essere affrontata in maniera decisa e risolta nel più breve tempo possibile. Riferirò le notizie che mi sono pervenute sul merito e, in particolare, sulla necessità di procedere immediatamente al recupero di questi bidoni e dell'intero relitto che giace in un fondale di 95 metri di profondità a tre miglia e mezzo da Capo d'Otranto.

Il 14 luglio 1974 la *Cavtat*, di bandiera jugoslava, fu speronata nelle acque territoriali italiane dalla *Lady Rita* e affondò. La stampa, italiana ed estera, ha trattato ampiamente la questione e si è detto che il comandante della nave ha permesso l'affondamento perchè nella stiva, oltre ai circa 900 bidoni di piombo, si trovavano altre merci che, probabilmente, non potevano essere trasportate dalla nave stessa. A ciò si è accompagnato l'atteggiamento del Governo jugoslavo che, a seguito delle pressioni esercitate su di esso dal nostro Governo, ha dichiarato che la nave poteva restare tranquillamente dove si trovava, che non vi era bisogno di recuperare nè i bidoni nè il relitto stesso, in considerazione del fatto che i bidoni non avrebbero recato alcun danno, sotto nessun aspetto, alla fauna marina e all'ecologia.

Inoltre, gli echi di stampa sull'argomento hanno creato seri problemi nei confronti del turismo, tanto che se non si procederà in breve tempo alla rimozione del relitto e dei bidoni, quest'anno assisteremo ad una diminuzione notevole di turisti non solo nelle Puglie, ma anche nelle regioni limitrofe. Difatti, stando ad alcuni esami compiuti dal CNR o da altri enti specializzati, il piombo che è contenuto nei bidoni potrebbe veramente inquinare non solo quel tratto di mare, ma anche tutto l'Adriatico e lo Ionio. Vi sono state delle diatribe, delle discussioni sull'argomento, tant'è vero che è intervenuta l'autorità giudiziaria, la quale il 3 novembre 1976 ha disposto che sia il relitto, sia il suo contenuto, venissero posti sotto sequestro giudiziario con provvedimento del pretore di Otranto. Successivamente, data l'importanza del problema, vi sono state delle riunioni alla Presidenza del Consiglio, alle quali ha partecipato anche il pretore di Otranto, il quale dispose, con ordinanza del 26 gennaio 1977, di provvedere all'esame di fattibilità del recupero del relitto e dei bidoni, affidando questo compito alla SAIPEM, una consociata dell'ENI che, mediante la motonave *Ragno*, sta già operando nella zona. Nello stesso tempo, sempre in data 26 gennaio, il pretore chiariva che il recupero dei bidoni dovesse avvenire non oltre il 28 febbraio 1977.

Il 31 gennaio 1977 il Consiglio dei ministri ha presentato il disegno di legge che è al nostro esame e che è fonte, a mio parere, di preoccupazioni e di perplessità. Ritengo infatti che il provvedimento in discussione allunghi i tempi necessari per il recupero. Come diceva il Presidente, vi sono 400 bidoni nelle stive e 250 sono sparsi nel raggio di 150 metri. L'8 dicembre 1976 è stato recuperato da una ditta specializzata un contenitore. È stato naturalmente esaminato; ebbene, le condizioni dei bidoni creano serie preoccupazioni: esiste il pericolo di una diffusione del piombo nelle acque marine. Qualora ciò si verificasse, sorgerebbero problemi realmente gravi.

Vorrei ricordare alla Commissione che il 24 febbraio vi è stata una riunione a Bonn, alla quale ha partecipato il Ministro del turismo e dello spettacolo. Il nostro rappresentante ha subìto una serie di attacchi violenti da parte della stampa tedesca, di uomini di governo e di parlamentari.

Do lettura del parere della Commissione igiene e sanità:

« La Sottocommissione pareri della 12ª Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole, facendo rilevare che il provvedimento ha gli estremi dell'urgenza, poichè le sostanze venefiche di cui trattasi potrebbero creare gravi danni ».

Il parere della Commissione speciale per i problemi ecologici è il seguente:

« La Commissione speciale per gli affari ecologici,

rilevato:

che la presenza della nave *Cavtat* sul fondale dell'Adriatico col suo carico di circa 250 tonnellate di piombo tetraetile rappresenta un gravissimo pericolo di inquinamento per detto mare in quanto il piombo tetraetile è una sostanza di tossicità assai elevata;

che esistono nella letteratura scientifica dati che dimostrano come un microgrammo di questa sostanza possa intossicare un animale del peso di un chilogrammo;

che se il contenuto dei fusti della nave Cavtat si diffondesse in tutto l'Adriatico ogni metro cubo di questo mare ne conterrebbe una quantità sufficiente per intossicare un animale di due chilogrammi;

che non sono attualmente disponibili dati come l'alterabilità del piombo tetraetile, la sua diffusibilità, la sua eventuale bioaccumulazione, la velocità delle correnti, la resistenza dei fusti alla corrosione, che consentano una esatta parametrazione del pericolo;

che le valutazioni più attendibili dei tecnici suggeriscono che tale parametrazione richiederebbe un lavoro di ricerca di circa due anni;

considerato:

che la nave naufragò il 14 luglio 1974 e che la rottura dei fusti può ormai avvenire in ogni momento;

che esiste la possibilità non improbabile che ciò causi un gravissimo danno ecologico;

osservato:

in primo luogo che l'urgenza del caso avrebbe suggerito il ricorso al decreto-legge,

che allo scopo di soddisfare quella essenziale esigenza di massima rapidità operativa il disegno di legge dovrebbe prevedere una maggiore snellezza nelle procedure, ad esempio disponendo che, sulla base degli studi effettuati (art. 1), il Ministro della marina mercantile affidi direttamente, senza ricorrere all'appalto-concorso (articolo 2), all'impresa o all'organismo, che ha prospettato la soluzione ottimale, l'esecuzione dei lavori e che sia affidata alla competenza esclusiva dello stesso Ministro della marina mercantile la vigilanza sui lavori di rimozione,

esprime parere favorevole al disegno di legge in oggetto ».

Ho letto questi pareri per esprimere i motivi delle mie preoccupazioni: ritengo che il disegno di legge governativo allunghi notevolmente i tempi. Esiste già, onorevole Presidente, un'ordinanza del pretore che troverà quasi certamente un ulteriore assenso da parte del Ministero della marina mercantile; pertanto, è necessario modificare l'articolato ed eliminare tutto quello che può allungare i tempi di attuazione dell'esame, se non è stato ancora compiuto, e del recupero della nave e dei bidoni.

Io so che il pretore ha emesso l'ordinanza, magari in polemica con chi aveva la responsabilità ed il compito di intervenire non so se possa giustificarsi o meno l'operato del pretore, comunque non voglio esprimere giudizi.

Ora, nel momento in cui noi approvassimo il disegno di legge con il quale stabiliamo che vengono stanziati 10 miliardi, cinque per il 1977 ed altri cinque per il 1978 per l'operazione di recupero dei bidoni e del relitto, quest'azione dovrà avvenire sulla base dell'indagine di fattibilità del recupero che è stata iniziata e, comunque, dopo l'approvazione del provvedimento da parte del Ministero della marina mercantile. Peraltro, questa operazione dovrà avvenire lavorando su bassi fondali o trasportando il relitto in un bacino di carenaggio o con altri mezzi. Questo non possiamo dirlo, perchè non esistono degli studi che ci consentano di esprimere un parere, un indirizzo al riguardo.

Ad ogni modo, il disegno di legge, così come è formulato, presenta delle lacune per quanto riguarda i tempi di attuazione, che vogliamo siano assolutamente brevi. Mi sembra tra l'altro di aver letto tra le carte che sono riuscito a procurarmi, che, se il pericolo dell'inquinamento non sarà sventato entro la fine della prossima primavera, potranno accadere fatti molto ma molto gravi, per cui occorre snellire le procedure d'intervento ed emendare l'articolato, semplificando al massimo le procedure, previste agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5, che il Ministero della marina mercantile dovrebbe seguire per compiere questo intervento. Ritengo opportuno introdurre una normativa che snellisca le formalità che l'amministrazione dello Stato è costretta ad osservare e che consenta al Ministero di operare sostituendosi, naturalmente, al pretore, quando il provvedimento sarà in vigore, stabilendo, magari.

che l'entrata in vigore del disegno di legge avvenga nel giorno successivo alla sua approvazione. Sono, questi, tutti elementi che propongo alla vostra attenzione affinchè insieme si possa trovare una soluzione adeguata al problema, in considerazione del pericolo che tutti quanti noi corriamo e delle responsabilità che graverebbero sulle nostre spalle qualora non si intervenisse con sufficiente rapidità.

Quindi invito i componenti della Commissione, il Presidente ed i rappresentanti del Governo a cercare iniseme il modo di rendere meno macchinoso l'intervento del Governo, perchè questo problema deve, a mio avviso, essere risolto in brevissimo tempo Ne abbiamo già perso troppo dal momento in cui questa nave è affondata, sono passati circa tre anni e siamo esposti ad un grosso pericolo, per cui perdere ancora un'ora od un giorno sarebbe veramente delittuoso.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

R O M E O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, come il relatore ha già sottolineato, il caso della *Cavtat* mi sembra sia abbastanza noto a tutti, sia perchè se ne è occupata ampiamente la stampa, italiana ed estera, sia perche ne abbiamo discusso in sede parlamentare in occasione dello svolgimento di interpellanze e mozioni tendenti ad ottenere interventi tempestivi da parte del Governo.

Ora, la cronaca, se non la storia, di questa vicenda è stata fatta dal relatore ed egregiamente dallo stesso Presidente che ci ha fornito i dettagli tecnici sul merito, motivo per cui non mi soffermerò su questi aspetti.

Voglio invece sottolineare, in occasione di questa discussione, il ritardo incomprensibile con il quale si è arrivati al provvedimento, ad una proposta concreta, da parte del Governo, per la risoluzione di un così grave problema. È questo un ritardo che dimostra in qual modo si affrontano problemi di questa natura dopo la triste esperienza di Seveso, per la quale ancora oggi paghiamo prezzi altissimi sia per quanto riguarda la salute dei cittadini che sul piano ecologico. Dovrebbero bastare questi episodi a stimolare un metodo diverso nell'affrontare certi problemi, comunque non è il caso di rinfocolare le polemiche, come dice il relatore, visto che il Governo si è deciso ad intervenire e non è certamente nostra intenzione polemizzare, perchè vogliamo tendere ad una soluzione più rapida possibile del problema.

C'è però un'osservazione importante da fare. È vero che la presenza di 250 tonnellate di piombo tetraetile e tetrametile a circa quattro miglia dalla costa non ha provocato i danni e le conseguenze che invece ha provocato la nube tossica a Seveso, però è vero che un ulteriore ritardo potrebbe provocarli. Tutto ciò, a prescindere dalle ripercussione negative che la presenza di questo carico ha già avuto sul piano economico e sociale. È noto, ad esempio, che le popolazioni rivierasche della zona hanno già subìto gravi conseguenze, sia per quanto attiene all'attività turistica, sia per quanto riguarda la pesca

Seveso — scusate se ripeto questo riferimento — ha dimostrato che il miglior modo per evitare questi disastri ambientali è quello di prevenirli in quanto, con le attuali conoscenze scientifiche e tecnologiche, è possibile ridurre il rischio di incidenti così gravi, mentre diventa estremamente difficile l'intervento a posteriori, cioè quando la catastrofe è già avvenuta e questa è proprio l esperienza che stiamo facendo a Seveso.

Certo, in questo caso non siamo alle conseguenze disastrose di Seveso, per nostra fortuna. Ma la *Cavtat*, con il suo carico micidiale, è da oltre due anni sul fondo del mare e forse siamo appena in tempo per evitare il disastro! Eppure, la pericolosità dei composti di piombo era ben nota. Ricercatori e scienziati avevano detto chiaramente che si tratta di veleno micidiale; lo stesso professor Bruce Smith, dell'Università di Birmingham, rilevando come i composti chimici di piombo non essendo solubili possono essere trasportati da organismi marini, che a loro volta vengono mangiati dai pesci e quindi risultare pericolosissimi per l'uomo che abbia la sventura di cibarsi di « quel » pesce, ha sottolineato che quei com

posti possono causare diversi disturbi (quali, ad esempio, confusioni mentali irreversibili, disturbi neurologici sconosciuti e persino la morte). Ebbene, in presenza di tutti questi accertamenti, il Governo italiano ha assunto un atteggiamento nei confronti dell'affondamento della *Cavtat*, come se si trattasse di un incidente di navigazione come tanti altri.

Non voglio assolutamente prendere in considerazione, naturalmente, le varie ipotesi che si sono fatte circa la qualità del carico della nave, che hanno portato addirittura alla fantascienza: sono fatti incresciosi, che hanno danneggiato le popolazioni e l'attività di quelle zone. Però è doveroso sottolineare che il Governo italiano, nonostante che l'Organizzazione internazionale della navigazione marittima e l'Accademia nazionale delle scienze degli Stati Uniti abbiano classificato il piombo tetraetile al primo posto nella graduatoria dei composti chimici mortali per l'uomo e per gli animali, nonostante tutto ciò, dicevo, il Governo italiano si è comportato, in questi due anni, come se non ci fosse niente di particolarmente pericoloso in quell'affondamento.

Ci sono voluti ben due anni per rendersi conto di quanto era successo, della pericolosità dell'evento e per decidersi ad intervenire. L'atteggiamento del Governo in questo lasso di tempo è stato veramente incomprensibile oltre che contraddittorio: ha cercato in tutti i modi, infatti, di minimizzare la potenzialità del pericolo — e questo è grave! —, spingendosi fino al punto di affermare, per bocca del Ministro della marina mercantile, il 23 aprile 1975, che non vi era rischio nè per i bambini, nè per i marittimi, nè per i pesci e che l'allarme della stampa italiana ed estera rientrava in una campagna diffamatoria per danneggiare il turismo di quelle zone e della nazione in genere.

Ora, che nella vicenda si sia inserita la speculazione delle grandi agenzie turistiche internazionali, non lo nego: è fuor di dubbio che ci sia stata. Ma, a mio avviso, essa è stata possibile a causa delle lentezze e dei ritardi con cui il Governo si è mosso; in fin dei conti le speculazioni si sono avute perchè sul fondo del mare c'è la *Cavtat* col suo carico micidiale.

C'è voluta poi la lotta delle popolazioni interessate, l'impegno delle forze sociali e politiche della Regione, l'azione tenace del pretore di Otranto — che oggi viene un po' bistrattato, ma ritengo che abbia fatto tutto il suo dovere, il dottor Maritati —, la voce dell'intera opinione pubblica internazionale, la denuncia e gli avvertimenti di ricercatori e di scienziati perchè il Governo presentasse il disegno di legge oggi al nostro esame! Ormai non ci sono più dubbi circa la pericolosità di quel carico: lo hanno confermato le perizie dei ricercatori incaricati dal pretore di Otranto; il documento conclusivo del Comitato scientifico della NATO (appositamente convocato a Venezia alla fine di agosto dell'anno socrso); gli esami fatti su uno dei contenitori riportati alla luce. In tutti i rapporti, inoltre, emerge la necessità di riportare in superficie tutti i barili — alcuni dei quali potrebbero trovarsi già oggi in fase di perdita attraverso possibili fori capillari — in un brevissimo lasso di tempo per scongiurare un vasto inquinamento del mare Mediterraneo che causerebbe tremende conseguenze sia alla salute delle nostre popolazioni sia al turismo. Basti pensare che di tutte le prenotazioni fatte dalle più importanti compagnie turistiche internazionali, solo 200 sono state confermate fino ad oggi; e questo per una zona ormai abbastanza attrezzata e destinata ad un fiorente sviluppo turistico.

Non ignoriamo, logicamente, che esistono notevoli difficoltà tecniche per il recupero di quel carico; ma, a nostro avviso, sono tutt'altro che insuperabili. Lo ha dimostrato, del resto, il recupero di uno dei contenitori: ci sono voluti due anni di polemiche prima di portarlo alla superficie; e questo è stato possibile grazie ad un ordine del pretore di Otranto e tramite il lavoro compiuto dall'Edilsub di Roma.

Entrando nel merito del provvedimento in esame, riteniamo che ancora una volta il Governo si sia mosso nella logica seguita fino ad oggi. Basta leggere, per averne un'idea, l'articolo 1, nel quale, fra l'altro, si parla di: « . . . convenzioni, incarichi di

studio per la determinazione delle soluzioni tecniche ottimali . ». Ma quale sarà la durata di tutto questo lavoro?

A nostro avviso, perciò, la proposta avanzata dal relatore è da prendersi in considerazione e, come Gruppo, siamo disponibili per apportare al disegno di legge quelle modifiche idonee a risolvere il problema rapidamente

C R O L L A L A N Z A . Quando ho avuto il testo del disegno di legge in esame, dal titolo ho avuto l'impressione che si trattasse semplicemente di un provvedimento inteso a finanziare il recupero della *Cavtat*. L'articolato però, mi ha fatto ricredere e ha suscitato in me un profondo senso di stupore. Sul posto c'è già una nave che ha localizzato il relitto, la posizione dei vari fusti che componevano il carico; è stato accertato che si sono determinate le condizioni idonee per il recupero. E adesso, con questo provvedimento, si pensa addirittura di dover fare degli studi, un bando di concorso e cose del genere! È incredibile! Sono perciò perfettamente d'accordo con la proposta del relatore circa la necessità di modificare il disegno di legge. Ci sarebbe da aggiungere che è veramente doloroso che il Governo si muova soltanto a distanza di due anni dall'increscioso evento.

Allo stato delle cose ritengo che sia opportuno limitare il disegno di legge al finanziamento e consentire che le procedure di recupero continuino così come si sono delineate, cioè verso un recupero rapido del carico. Credo di poter affermare che ormai tra lo stesso pretore e i dirigenti della SAIPEM, si sia raggiunto un accordo per procedere rapidamente.

C A R B O N I . Concordo con il relatore Ci sarebbe molto da dire su questa vicenda, che sul posto è giudicata come una vicenda allucinante in quanto non si è mai riusciti a capire il motivo delle lungaggini da parte del Governo (che hanno creato una diffusa sfiducia) e delle difficoltà nel coordinare l'azione degli organi amministrativi e di quelli giudiziari.

Ritengo, quindi, che occorra prendere in esame il disegno di legge, tenendo conto anche dell'ordinanza del pretore per non rischiare di intralciare l'azione che è stata già avviata dalla magistratura. Non possiamo perdere tempo: occorre rimuovere al più presto il pericolo latente presente nel mare d'Otranto.

Tra l'altro dobbiamo tenere presente che la società SAIPEM sta conducendo *in loco* una rilevazione di « fattibilità », cioè sta cercando di capire se le sue attrezzature saranno più o meno in grado di rimuovere le cause di pericolo reale. Non vorrei che tra quindici giorni, compiuti tale accertamenti — e dopo che noi avremo approvato questo disegno di legge — si arrivasse alla conclusione che la SAIPEM non è in grado di provvedere alla rimozione dei bidoni dalle stive della *Cavtat*. Nel provvedimento che adotteremo dovremo considerare quest'ultima ipotesi, per non trovarci sprovveduti di fronte ad impedimenti non prevedibili oggi, ma che potrebbero intervenire nel corso dei lavori, magari tra un mese, nella stessa situazione odierna.

R U F I N O . Io sono d'accordo con quello che ha detto il relatore, quindi non intendo aggiungere altri argomenti a quelli che sono stati già portati dal senatore Salerno. Il problema più importante è quello di varare un provvedimento di legge, anche se non si può seguire la via dell'appalto-concorso. Io direi che potremmo eliminare l'articolo 2, che crea praticamente problemi e dare al Ministero della marina mercantile tutti i poteri che sono poi quelli che rendono possibile anche al Ministero di trovare tutte quelle soluzioni che sono necessarie per risolvere questo problema; naturalmente offrendo al magistrato tutta la dovuta copertura. L'azione del pretore è stata certamente benemerita e quindi gli attacchi che egli ha subìto sono ingiusti.

M E L I S . Desidero dire soltanto che il Gruppo della sinistra indipendente mi ha dato mandato di sostenere l'urgente necessità di approvare il provvedimento al nostro

esame con le opportune modifiche, che peraltro sono state già proposte dal relatore e da tutti i colleghi intervenuti, nella prospettiva di una continuità delle iniziative già intraprese e realizzate ad opera di un altro organo dello Stato, ma pur sempre del potere pubblico, e cioè della magistratura, senza che si creino nè conflitti, nè contrasti. Tali contrasti non avrebbero ragion d'essere posto che l'attività dell'autorità giudiziaria ha avuto una genesi — a quanto ho potuto constatare leggendo rapidamente l'ordinanza pronunciata dal pretore — così rigorosamente corretta e legittima, che non vedo in quale ipotesi si possano legittimare contrasti tra l'azione del Ministero della marina mercantile, cioè il Governo, e quella della autorità giudiziaria.

P R E S I D E N T E . Propongo di sospendere i nostri lavori e di proseguirli in serata, essendo convocate per le ore 12 le Commissioni riunite 8ª e 10ª.

Poichè non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

(La seduta è sospesa alle ore 12,15 e viene ripresa alle ore 19,10).

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 245 e 521

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione dei disegni di legge nn. 245 e 521, iniziata stamane.

Sono pervenuti i pareri favorevoli delle Commissioni bilancio e affari costituzionali sul disegno di legge n. 521. In particolare, la 1ª Commissione ha osservato che gli enti e gli organismi di cui al quinto comma dell'articolo 1 debbono essere enti ed organismi pubblici.

Avendo concluso questa mattina la discussione generale ed avendo ascoltato la replica del relatore e del rappresentante del Governo, passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 527, di cui do lettura:

Art. 1.

(Istruzione professionale).

Salvo quanto previsto dall'ultimo comma del presente articolo, alla istruzione professionale del personale appartenente alle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, provvede l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, che può avvalersi della collaborazione degli organi centrali e periferici delle predette aziende.

L'Istituto superiore organizza, a tal uopo, corsi di formazione, anche per impiegati delle carriere direttive, di qualificazione, di aggiornamento, di perfezionamento e di specializzazione scientifica.

I corsi possono essere anche tenuti contemporaneamente in più sedi centrali e periferiche delle aziende, secondo le esigenze dei servizi, la natura dei corsi medesimi e il numero degli allievi.

Possono essere nominati docenti anche estranei all'Amministrazione dello Stato, esperti nel campo della meccanografia e dell'automazione, della scienza delle informazioni, della psicologia applicata e in altre discipline di interesse delle aziende.

Per i corsi di specializzazione l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni può avvalersi delle università, degli istituti di cultura, di enti ed organismi specializzati, nonchè di scuole di pubbliche amministrazioni estere.

L'amministrazione fornisce agli allievi le pubblicazioni necessarie.

Le norme di esecuzione sono stabilite con decreto del Ministro, sentito il consiglio di amministrazione; i compensi per i docenti dei corsi corrispondenti a quelli organizzati dalla Scuola superiore della pubblica amministrazione sono stabiliti nella stessa misura spettante ai docenti della scuola suddetta.

Nulla è innovato per quanto concerne i corsi di preparazione e quelli di formazione dirigenziale. Restano, altresì, ferme le disposizioni di cui al primo comma, n. 3, dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1972, n. 472, nonchè, per quanto concerne i corsi degli impiegati

delle carriere direttive, le disposizioni contenute nei commi secondo e terzo dello stesso articolo 1. Per i corsi relativi al personale delle carriere inferiori a quelle direttive, i programmi delle materie oggetto di insegnamento sono sottoposti all'approvazione della Scuola superiore della pubblica amministrazione.

È approvato.

Art. 2.

(*Riqualificazione del personale*).

L'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni attuerà, su scala nazionale e con organizzazione quanto più possibile decentrata, corsi di riqualificazione del personale postelegrafonico delle carriere inferiori a quella direttiva, secondo un piano approvato dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, allo scopo di:

adeguare la preparazione professionale del personale alla riconversione degli impianti e ai nuovi sistemi di lavorazione conseguenti alla sempre più generalizzata introduzione dei processi di meccanizzazione ed automazione dei servizi postelegrafonici;

favorire la effettiva mobilità del personale, anche nello stesso comune di residenza, che ne permetta l'utilizzazione in servizi diversi da quelli di normale applicazione, per fronteggiare le esigenze che volta a volta si manifestano nei vari settori operativi;

avviare i dipendenti di minorata capacità lavorativa verso i servizi dove possano trovare più adeguata utilizzazione in relazione al titolo e grado della loro invalidità.

I corsi di riqualificazione devono tendere, mediante l'ampliamento delle cognizioni tecnico-professionali già possedute dagli allievi, a preparare il personale all'assolvimento di specifici compiti di istituto della carriera di appartenenza nelle specializzazioni per le quali se ne presenti la necessità. I corsi stessi devono essere svolti, in misura preminente, mediante addestramento pratico-professionale.

Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del precedente articolo 1.

È approvato.

Art. 3.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni ha facoltà di autorizzare in via straordinaria, a far tempo dal 1° gennaio 1976 e fino al 28 febbraio 1977, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, il pagamento delle prestazioni straordinarie ed a cottimo a qualsiasi titolo effettivamente prestate dai dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

È approvato.

Art. 4.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici sono autorizzate a superare nell'esercizio 1976 i limiti di spesa annua relativa alle prestazioni straordinarie rese, anche con il sistema del cottimo, dal personale dipendente, di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, e successive modificazioni, rispettivamente, nella misura di lire 7.600 milioni e di lire 700 milioni.

È approvato.

Art. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno 1976, ammontante complessivamente a lire 8.300 milioni, si provvede:

per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 273 e 613 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1976 rispettivamente per lire 6.000 milioni e per lire 1.600 milioni;

per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con riduzione dello stanziamento del capitolo 101 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1976 per lire 700 milioni.

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

Sugli stanziamenti previsti dalla presente legge l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici possono assumere impegni entro il termine di venti giorni dalla data di pubblicazione della legge medesima nella *Gazzetta Ufficiale*.

È approvato.

C E B R E L L I . Il Gruppo comunista si astiene dalla votazione per i motivi già espressi questa mattina.

M E L I S . Anche il Gruppo della sinistra indipendente dichiara di astenersi.

S A L E R N O . Dichiaro, a nome del Gruppo della democrazia cristiana di votare a favore del disegno di legge.

R U F I N O . Il Gruppo socialista dichiara di votare a favore.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge n. 521 nel suo complesso.

È approvato.

È inteso che, a seguito della votazione testè effettuata, rimane assorbito il disegno di legge n. 245.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 522

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione generale del disegno di legge numero 522, sospesa questa mattina.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione*. Propongo i seguenti emendamenti al testo del disegno di legge:

Sostituire gli articoli 1, 2, 3 *e* 6 *con il seguente*:

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

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

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

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

Sostituire il primo comma dell'articolo 4 *con il seguente*:

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

Sostituire il primo comma dell'articolo 5 *con il seguente*:

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

Dopo l'articolo 7 *aggiungere il seguente*:

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

D E G I U S E P P E . Mi sembra che gli emendamenti proposti dal relatore rispondano agli obiettivi che si vogliono raggiungere. Di fronte alla richiesta del Governo di un appalto-concorso internazionale non nascondo che, in un primo momento, anche io sono stato del parere che tale soluzione avrebbe potuto offrire le garanzie più ampie per un recupero che, obiettivamente, si presenta difficile. Il canale di Otranto è una zona di mare agitata per molti mesi all'anno e non solo in superficie; infatti, a 60, 70 metri di profondità esistono forti correnti che rendono difficile il recupero, nonostante i mezzi che la tecnica moderna offre. L'idea dell'appalto-concorso, suggerita dal Governo, consentiva di verificare non soltanto sul piano delle ditte italiane, ma anche sul piano di quelle di tutto il mondo, le diverse soluzioni tecniche; avrebbe però richiesto un inevitabile periodo di tempo per indire il concorso e per verificare i piani proposti. Bisogna dire che il pericolo è serio, ma bisogna anche aggiungere che si è creata nell'opinione pubblica nazionale ed internazionale una psicosi probabilmente eccessiva. Alcuni studiosi hanno parlato in termini drammatici, altri hanno dichiarato che dramma non ci sarà; sta di fatto che si è creato uno stato di tensione, di preoccupazione e, vorrei dire di paura che a lungo andare, se ci si attardasse con l'appalto-concorso, si tramuterebbe in un danno, che nessuno di noi vuole apportare, all'economia, ai pescatori e alle popolazioni non solo della zona interessata. A questo proposito, infatti, dobbiamo considerare che se, malauguratamente l'Adriatico venisse inquinato, ne sarebbero danneggiate non solo le coste pugliesi, ma anche quelle jugoslave e greche; però nè la Jugoslavia, nè la Grecia parlano del problema e i turisti che, secondo le informazioni che abbiamo, quest'anno diserteranno le nostre coste, non sembrano voler mettere — e ciò è strano! — lo stesso impegno nel disertare anche quelle altre coste. Ritengo, pertanto, valide le proposte del relatore perchè tendono ad espungere dal testo tutto quello che, pur trovando giustificazione, avrebbe comportato tempi lunghi. Altrettanto valida considero la proposta che il Ministro della marina mercantile possa avvalersi della consulenza di una commissione nominata con suo decreto e composta di esperti anche stranieri. Infatti, è necessario che il Ministro, liberato dai controlli che la legge pone per appalti di questo tipo, abbia il conforto di una commissione di tecnici e di studiosi anche stranieri, che avvalori le sue scelte e l'esecuzione delle opere e dei lavori necessari.

Formulando l'augurio che si chiuda presto questo capitolo, che ha portato ad una notorietà non gradita la terra di Otranto, la quale avrebbe la possibilità di essere conosciuta nel mondo per motivi ben diversi, aggiungo che, essendo l'incidente avvenuto in acque italiane ma tra una nave battente bandiera panamense e una nave jugoslava, il Governo dovrebbe trovare modo per ottenere un risarcimento delle spese sostenute per il recupero o attraverso gli ordinari canali internazionali oppure, ove fosse necessario, attraverso le Corti di giustizia internazionali. Questo per evitare il ripetersi di incidenti del genere i quali, così come è stato anche scritto sui giornali, nel tempo potrebbero nascondere tentativi per minacciare lo sviluppo dell'economia del nostro paese.

R U F I N O . Sono favorevole agli emendamenti proposti dal relatore perchè ritengo che con essi si avvii a soluzione il grave incidente con il quale si sono posti interrogativi su di una realtà spesso incontrollabile, che purtroppo coinvolge anche il nostro paese. Vorrei soltanto chiedere che mi sia riletto il secondo comma dell'articolo 1, proposto dal relatore.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Il secondo comma dell'articolo proposto in sostituzione degli articoli 1, 2, 3 e 6 stabilisce: « All'affidamento dell'incarico di cui al comma precedente si provvede, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di appalto per conto dello Stato, con apposite convenzioni stipulate dal Ministro della marina mercantile e approvate con suo decreto ».

R U F I N O . Sono d'accordo e preannuncio il nostro voto favorevole.

M O L A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo favorevoli al nuovo testo poichè mi sembra che rispecchi gli orientamenti emersi dal dibattito di stamani e, in particolare, dall'intervento del collega Romeo, rispondendo all'esigenza di una rapida eliminazione dei pericoli che comporta la presenza del carico della nave *Cavtat* nell'Adriatico. Vorremmo però raccomandare al Governo un'applicazione rapida del provvedimento che ci accingiamo ad approvare: infatti, in base al nuovo testo, una notevole responsabilità, circa la rapidità dell'esecuzione delle disposizioni in parola, ricade naturalmente sul Ministero della marina mercantile.

Desideriamo inoltre raccomandare che l'iniziativa del pretore Maritati continui e che i risultati positivi della sua iniziativa possano essere utilizzati nell'ambito dell'applicazione del presente provvedimento.

Ciò detto, vorrei sollevare una questione di carattere più generale. Noi dobbiamo trarre un incitamento dalla vicenda della *Cavtat*: sappiamo oggi come una nave possa contenere un carico di natura tale da costituire una gravissima minaccia per l'ambiente, per i beni naturali, per la salute dell'uomo e per l'economia di una collettività; oggi le navi trasportano dei carichi micidiali che non esistevano nel secolo scorso, quando vennero formulati i regolamenti per la navigazione marittima, per cui la vicenda della *Cavtat* dovrà indurci a riflettere sulla efficacia delle leggi relative appunto alla navigazione ed al trasporto marittimo delle merci.

Del resto, la stessa esigenza di una riflessione e dell'adozione di misure adeguate allo sviluppo della tecnologia moderna veniva avvertita anche dal Governo, nel dibattito svoltosi il 20 ottobre 1976 in Aula: in quella occasione, infatti, il Ministro della marina mercantile prospettava la necessià di una modifica dell'articolo 474 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione marittima, annunciando che una modifica di tale regolamento era già stata predisposta e che sarebbe stata sottoposta al più presto all'attenzione del Parlamento

Ora non ci risulta che ciò sia avvenuto, per cui vorrei cogliere l'occasione in primo luogo per chiedere all'onorevole Sottosegretario qualche chiarimento in proposito e, in secondo luogo, per sollecitare il Governo a presentare dei provvedimenti di adeguamento di tutta la legislazione vigente sulla navigazione e sul trasporto marittimo delle merci.

P I T R O N E . Noi siamo favorevoli alle modifiche proposte, per tre motivi. In primo luogo, perchè bisogna fare presto. In secondo luogo, perchè la nave è affondata in un tratto di mare prospicente una nostra costa che va difesa per ora e per il futuro, anche per evitare quelle conseguenze cui faceva cenno un collega, dato che un inquinamento di quella zona può portare, anche dal punto di vista economico, disagi non indifferenti. In terzo luogo, perchè bisogna — ed anche questo è importante — definire un contenzioso di ordine internazionale per quanto riguarda gli incidenti marittimi; incidenti che a volte non danno luogo a conseguenze ma a volte provocano un susseguirsi di avvenimenti gravi. Non vorrei però che con l'intendimento di chiedere ausilio all'estero, o attraverso altre fasi conoscitive, si perdesse del tempo; ciò che più conta al momento è che il Ministero della marina mercantile elimini al più presto ogni fonte di inquinamento.

M E L I S . Desidero confermare il voto favorevole del Gruppo della sinistra indipendente per tutte le ragioni che sostanzialmente abbiamo già esposto stamani e che hanno trovato pieno riscontro negli emendamenti proposti dal relatore.

Coglierei però l'occasione che mi è offerta per richiamare, sia pur uscendo brevissimamente dal tema, l'attenzione del Governo sulla necessità di elaborare una normativa più analitica, puntuale e rigorosa, in ordine alle precauzioni da adottare al fine di garantire la sicurezza della vita umana in mare. Nei giorni scorsi, presso il tribunale di Cagliari, abbiamo definito un grosso processo

in relazione al naufragio di una motonave in cui perdettero la vita ben 19 marittimi. La causa principale di tale sciagura, così come è stata poi individuata dai giudizi svoltisi, scaturiva dalla mancanza di precise disposizioni da parte del Ministero della marina mercantile in ordine al trasporto di carichi pericolosi, quali ad esempio i minerali di pirite di blenda ed altri materiali metallurgici, specialmente quelli prodotti dall'industria estrattiva che si realizza in Sardegna.

Esistono in proposito trattati internazionali, soprattutto quello del 1960, ai quali però l'Italia, pur avendovi aderito, non si è mai adeguata con una normativa interna che renda cogenti ed imperative, per gli armatori e per le società che chiedono il trasporto, le disposizioni relative. In questo senso insisto affinchè sia esaminata tutta la materia e siano proposte delle norme che obblighino gli armatori, i cosiddetti armatori liberi — tanto liberi da poter licenziare i marittimi i quali rifiutino di navigare in condizioni di estremo pericolo e far loro perdere il pane, dalla mattina alla sera — ad abbandonare criteri di gestione delle aziende che appartengono più ad una concezione corsara della marineria che non ad un sistema di vita dei nostri giorni.

AGRIMI. Onorevole Presidente, desidero esprimere il mio compiacimento per la iniziativa assunta dal Governo nei confronti di una vicenda che, come i colleghi sanno, ha colpito non solo noi che apparteniamo a quella zona del territorio nazionale dove è andata sfortunatamente ad affondare la nave jugoslava, ma tutti, per il risalto dato dalla stampa nazionale ed internazionale, non so quanto disinteressatamente. Con tale iniziativa sono state superate le difficoltà e le lungaggini che altre procedure avrebbero comportato, e che sarebbero state oltremodo dannose, data la situazione.

Debbo poi dare atto al relatore dell'efficacia della soluzione da lui adottata, che solleva il Ministero della marina mercantile dall'obbligo di seguire quelle misure che vengono seguite di solito nell'appalto-concorso, abbreviando quindi una fase che avrebbe potuto presentarsi molto più lunga e quindi dannosa, data la gravità del caso. Tra l'altro, appunto per la risonanza della vicenda, potrebbero derivarne danni anche per l'economia ed il turismo, ed è quindi doveroso intervenire al più presto. Ora sono stati eliminati tutti gli inconvenienti che avrebbe potuto causare l'applicazione di norme certo defatiganti, qualora fossero state seguite alla lettera.

Si è fatto riferimento all'iniziativa che è in corso da parte dell'autorità giudiziaria, ed anche questo è un ostacolo che si dovrà dirimere. Non si tratta però di una grossa difficoltà, perchè, ove da parte dell'autorità giudiziaria si determini la convinzione della esistenza del reato e la nave divenga così oggetto di reato, si seguirà la via giudiziaria; ed il Governo affronterà comunque la materia, quando avrà lo strumento adatto per farlo. Che il relitto possa o meno essere rimosso, per l'autorità giudiziaria, a noi non riguarda: noi abbiamo il dovere di dare al Governo la possibilità d'intervenire. A suo tempo, poi, ciascuno farà la sua parte, nell'ambito delle proprie competenze.

Ciò premesso, preannuncio il mio voto favorevole al disegno di legge nel testo modificato.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SALERNO, *relatore alla Commissione*. La mia replica sarà molto breve. Mi limiterò infatti ad esprimere ai colleghi intervenuti la mia soddisfazione personale per il fatto che stamani, nel corso della discussione, sia stata recepita quella che era una mia preoccupazione circa l'approvazione del disegno di legge nel testo sottoposto al nostro esame. Naturalmente, avendo ricevuto l'incarico dai colleghi stessi di predisporre gli opportuni emendamenti, mi sono studiato di interpretare il loro pensiero, e attraverso le parole dei senatori De Giuseppe, Rufino, Mola, Pitrone, Melis e Agrimi mi è sembrato d'aver capito che ho raggiunto lo scopo.

Mi auguro che, una volta approvato, il provvedimento segni la fine di una vicenda iniziata il 14 luglio 1974 e che speriamo si concluda, così come tutti sperano, entro la fine di questa primavera, nell'interesse generale.

S G H E R R I . Siamo davvero spediti!

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Come Parlamento siamo stati veramente rapidi, senatore Sgherri, e di questo non possiamo che esprimere soddisfazione.

Devo dare poi ragione di un ordine del giorno che ho intenzione di presentare. Poichè vi è stato un gruppo di subacquei del Comitato italiano ricerche e studi subacquei che ha fornito degli elementi al pretore che ha curato la vicenda, oltre che ad altri organismi che sono stati chiamati ad esprimere il proprio parere in proposito, penso che questo gruppo possa essere preso in considerazione da parte del Ministero della marina mercantile, subito dopo l'approvazione del provvedimento, per quel contributo che potrà fornire alla commissione di cui si avvarrà il Ministero. Do lettura dell'ordine del giorno:

L'8ª Commissione permanente del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 522,

impegna il Ministro della marina mercantile a chiamare a far parte della Commissione prevista dallo stesso provvedimento, il Comitato italiano ricerche e studi subacquei (CIRSS) al quale il Consiglio nazionale delle ricerche ha già affidato incarichi di studio in merito alla situazione della motonave « Cavtat ».

(0/522/71/8)

M O L A . Non possiamo aderire a questo ordine del giorno, perchè poi dovremmo indicare una serie di organismi e di istituti che dovrebbero essere tenuti presenti dal Ministero della marina mercantile. Pertanto, o indichiamo una serie di istituti e di organismi — coi relativi contributi — di cui il Ministero possa avvalersi, oppure non indichiamo nessuno. Prego, quindi, il relatore di voler ritirare l'ordine del giorno: certamente al rappresentante della Marina mercantile non sfuggirà questa sua raccomandazione.

P I T R O N E . Suggerisco al relatore di trasformare l'ordine del giorno in una raccomandazione al Governo: quest'ultimo ne terrà senz'altro conto.

O T T A V I A N I . Dobbiamo dare fiducia al Governo che sarà in grado di esercitare il mandato affidatogli nel modo migliore possibile, senza ulteriori, specifiche indicazioni.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* L'organismo si è costituito per volontà di ricercatori tecnici ed è senza fine di lucro. Comunque, poichè non voglio creare delle difficoltà all'*iter* del provvedimento, ritiro l'ordine del giorno, accogliendo i suggerimenti venuti da più parti, e lo trasformo in una raccomandazione al Governo.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero fare alcune considerazioni, il Presidente me lo consentirà, iniziando dal modo in cui si sono svolti i lavori e, se mi è permesso, esprimendo il massimo apprezzamento per l'operato del relatore, dell'intera Commissione e, per come ha condotto i lavori, del Presidente, con senso di responsabilità, stante la delicatezza del problema. Mi consenta quindi, signor Presidente, di formulare questo giudizio di merito e di vivamente apprezzare il modo com'ella ha presieduto.

P R E S I D E N T E . Ho fatto il mio dovere, onorevole Sottosegretario: ho cercato di fare del mio meglio per snellire i lavori legislativi.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Entrando nel merito, sono state fatte alcune richieste al Governo per quanto riguarda gli esatti termini del problema, per quanto concerne alcuni atteggia-

menti attendistici forse non troppo pronti e presenti. Vorrei richiamare soltanto, non per giustificazione, le difficoltà che da un punto di vista scientifico e tecnico l'incidente della *Cavtat* e il suo conseguente recupero hanno presentato non solo per il Governo, ma anche per altre autorità. Però desidero anche sottolineare che fin dal primo momento, ed esattamente due giorni dopo l'affondamento — e gli atti sono a testimoniare la mia affermazione — il Governo ha dato corso alla sua azione con ogni sollecitudine e in relazione anche ad altri organi, dal Consiglio nazionale delle ricerche all'Istituto di biologia marina, al Consiglio superiore di sanità, eccetera, alla stessa riunione che noi abbiamo avuto il 30-31 agosto 1976 con eminenti personalità del mondo della scienza della NATO, a Venezia. Tutto questo ha fatto necessariamente non segnare il passo, ma condizionato e limitato il procedere più spedito che era ed è nella volontà del Governo; sicchè noi accogliamo e facciamo nostra la sollecitazione che viene dalla Commissione quando si fa carico di dare, nel tempo più breve possibile, soluzione al recupero della *Cavtat*.

Una dichiarazione credo sia necessario fare e non tanto perchè la Commissione ha richiesto una risposta dal Governo, ma perchè l'opinione pubblica possa sapere ufficialmente, in ordine all'inquinamento, qual sia lo stato vero ed attuale. V'è indubbiamente un pericolo potenziale; v'è, cioè, come stamattina il relatore ha detto nella sua contenuta ma molto chiara esposizione, pericolo che è immanente e che può, per motivi che oggi sfuggono e domani anche sfuggirebbero ad un qualsiasi controllo, determinare una catastrofe; ma gli ultimi dati delle rilevazioni ci fanno sapere che esso non è reale, allo stato, nè per quanto riguarda l'inquinamento, nè per quanto concerne la fauna marina. Ed è vero che a 50 metri di profondità il grado di inquinamento è superiore che non a 97, dove giace il relitto della *Cavtat*, con una inclinazione di cinque o sei gradi. Ciò si spiega col fatto che la superficie del mare, sino a cinquanta metri, è soggetta a raccogliere i materiali di risulta dell'industria e le acque di lavaggio, derivanti da agenti atmosferici o da irrigazione, che contengono additivi e concimi chimici. Certo non possiamo essere tranquilli, ma oggi ci troviamo di fronte a questa realtà e a questa situazione ben precise.

La posizione della *Cavtat*, che è affondata (stamattina vi è stato fatto cenno) « di poppa », ha dato modo alla stampa di immaginare chissà quali misteriose operazioni, che d'altronde noi non potremmo neanche escludere; ma la verità è questa: la posizione della Cavtat è una posizione di affondamento del tutto naturale. Sicchè dire che ci sia stato dolo, come qualche volta è stato dato di leggere da informazioni non sempre ben controllabili e controllate, credo che non sia proprio affermazione da fare e da riprendere.

Vogliamo però ricordare, con il Parlamento, che i danni subìti dalle popolazioni salentine, specialmente nei settori del turismo e della pesca, sono stati certamente di entità non trascurabile, ma in questo, senatore Di Giuseppe, v'è anche un motivo di ordine internazionale, di competitività, di lotta, di acquisizione dei mercati turistici, ed è chiaro che la « otrantizzazione » (come è stata definita) del problema dell'affondamento della *Cavtat*, crede che se fosse stato trattato diversamente non avrebbe procurato tanti danni quali oggi stanno subendo quelle popolazioni. Perchè si è parlato di « otrantizzazione »? Forse perchè inconsapevolmente, inavvertitamente noi abbiamo richiamato troppo l'attenzione su Otranto e le coste salentine, quando poi il pericolo vero e proprio — ammesso che il recupero non fosse fatto, ma così non sarà grazie alla sollecitudine con cui il Parlamento varerà la legge — non sarebbe stato per le coste salentine. Infatti, e mi spiego, nella previsione, non augurabile, di fuoriuscita di piombo tetraetile e tetrametile, l'inquinamento non si avrebbe in superficie. Infatti, il peso specifico di tale liquido chimico è di 1,6 maggiore di quello dell'acqua. Il carico è sepolto sotto una colonna di acqua di ben 97 metri. A quella pro-

fondità, vi è una corrente naturale, che va da nord verso il sud dell'Adriatico e il centro del Mediterraneo. Ora, il pericolo riguarderebbe la catena di alimentazione, poichè i pesci piatti, che sono a quelle profondità, potrebbero costituire, ad esempio, per i tonni e altre specie di pesci molto più grosse, il veicolo di inquinamento per la specie umana.

Ecco come il problema viene rappresentato.

Onorevoli colleghi, rispondo ad alcune domande che mi sono state poste, dopo aver anch'io ringraziato coloro che sono intervenuti nel dibattito per il contributo notevole portato alla soluzione del problema.

Il senatore Mola ha auspicato una rapida esecuzione delle operazioni di recupero e un opportuno raccordo con le iniziative adottate dall'autorità giudiziaria.

Devo dire che se noi non fossimo attenti ad un coordinamento con l'azione dell'autorità giudiziaria, il pericolo paventato potrebbe anche determinarsi. Vi è infatti in atto una iniziativa dell'autorità giudiziaria (lo ricordava anche il senatore Agrimi), che ufficialmente ha aperto un solo procedimento. Credo però che ve ne siano due: uno per l'inquinamento e un altro per il naufragio.

Ora, come governo, noi desideriamo armonizzare le operazioni di recupero, ove il provvedimento fosse approvato anche dall'altro ramo del Parlamento, con l'azione dell'autorità giudiziaria. Noi abbiamo una responsabilità di fronte al Parlamento, ma dobbiamo tener presente che l'autorità giudiziaria si è assunta una responsabilità in ordine a quegli aspetti penali che sono stati ricordati e in ordine ai quali siamo disponibili per ogni collaborazione. Credo che ciò che ho detto possa rassicurare il collega Mola che da parte del Governo si farà tutto quanto è nella norma ed è stabilito nel diritto perchè non vi sia conflitto tra l'azione del Governo e quella dell'autorità giudiziaria.

Circa poi la questione della revisione del regolamento del codice della navigazione, il provvedimento non è ancora pronto, però gli studi sono in uno stato avanzato e la formulazione è in corso di definizione.

Prendo spunto dall'invito che ci viene rivolto dal senatore Mola per ricordare che una precisa normativa della navigazione, specie nel mare Adriatico, ma direi anche nel Mediterraneo, si rende necessaria in quanto non vi sono, oggi, linee ben definite di navigazione. Il problema non è solo nostro, è di carattere internazionale. Ricordo in proposito che l'incidente accaduto a quel nostro magnifico transatlantico, che era l'*Andrea Doria*, è stato dovuto anche alla mancanza di canali di navigazione. Mentre per la navigazione aerea — non sembri assurdo — si prevede, per regolamentazione internazionale, la presenza di canali ben definiti, per quella marittima invece ciò non esiste, e l'Adriatico in specie risente di questa mancanza; si sa, infatti, che la larghezza dell'Adriatico è di 65-70 miglia, quindi si tratta praticamente di un corridoio di mare La mancanza di una regolamentazione potrebbe, domani, dar luogo ad altri, non certo augurabili, incidenti.

Noi porremo attenzione al problema e ci auguriamo di dare al più presto una risposta positiva al Parlamento in ordine alla revisione dei regolamenti del codice della navigazione.

Una domanda è stata rivolta dal collega Melis per quanto riguarda la sicurezza della vita umana in mare. Egli ha richiamato in proposito la convenzione del 1960 sui carichi scorrevoli.

Noi abbiamo approvato ultimamente il provvedimento di legge sui raccomandatari marittimi; il provvedimento è andato alla Camera e tra poco dovrebbe tornare in questa Commissione. Già in quel disegno di legge è prevista una certa tutela per l'imbarco dei marittimi ed anche per la loro sicurezza in mare.

Ora, per quanto riguarda in particolare la sicurezza dei marittimi sulle navi da carico, stiamo studiando delle norme particolari in aggiunta a quella che è la normativa generale sui raccomandatari, per poter soddisfare nel modo più idoneo e confacente le attese del Parlamento e venire incontro

anche alle sollecitazioni delle categorie interessate.

Ritengo di non dover aggiungere altro e concludo affermando che il Governo terrà conto dell'invito rivolto dal senatore Salerno per l'inclusione del CIRSS nella commissione prevista dal disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro della marina mercantile, di concreto con il Ministro del tesoro, è autorizzato ad affidare ad organismi italiani o stranieri, mediante apposite convenzioni, incarichi di studio per la determinazione delle soluzioni tecniche ottimali al fine della rimozione degli effetti derivanti dal carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di nazionalità jugoslava affondata nel mare territoriale italiano in prossimità di Capo d'Otranto.

Poichè è stato presentato dal relatore un emendamento tendente a sostituire gli articoli 1, 2, 3 e 6 del disegno di legge, do lettura anche degli articoli 2, 3 e 6:

Art. 2.

Anche sulla base degli studi effettuati ai sensi del precedente articolo 1, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è autorizzato a bandire con proprio decreto, sentito il parere di una apposita Commissione nominata dallo stesso Ministro della marina mercantile e della quale potranno far parte esperti di chiara fama anche stranieri, un appalto concorso per la progettazione e l'esecuzione delle opere e dei lavori necessari per la rimozione degli effetti derivanti dal carico della motonave « Cavtat ».

All'appalto concorso potranno partecipare imprese italiane e straniere nonchè consorzi o associazioni di imprese.

Con il decreto di cui al precedente primo comma sarà determinata la particolare disciplina dell'appalto concorso, anche in deroga alle vigenti disposizioni che regolano lo svolgimento dei concorsi di progettazione e di appalto delle opere per conto dello Stato per quanto concerne le modalità, gli obblighi e le procedure di espletamento.

Art. 3.

Il Ministro della marina mercantile potrà affidare la vigilanza sulla esecuzione delle opere e dei lavori necessari per la rimozione degli effetti derivanti dal carico della motonave « Cavtat », oltre che ad organi della propria Amministrazione e delle altre Amministrazioni competenti d'intesa con i rispettivi Ministri, a membri della Commissione prevista al primo comma dell'articolo 2, i quali gli riferiranno direttamente per l'adozione dei provvedimenti che si rendessero necessari.

Art. 6.

Per l'emanazione dei decreti ministeriali di cui agli articoli precedenti non è richiesto il parere del Consiglio di Stato.

Il testo presentato dal relatore, sostitutivo degli articoli citati, è del seguente tenore:

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

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

Ai fini della scelta delle soluzioni tecniche ottimali per rimuovere in modo completo e definitivo i pericoli di inquinamento derivanti dal carico della motonave

« Cavtat » nonchè per la vigilanza sulla esecuzione delle opere e dei lavori necessari, il Ministro della marina mercantile si avvarrà della consulenza di una Commissione nominata con suo decreto e composta di esperti anche stranieri.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 4.

Per le spese derivanti dalle disposizioni di cui agli articoli precedenti, nonchè per quelle di funzionamento della Commissione prevista al primo comma dell'articolo 2 o di espletamento dei compiti di vigilanza di cui al precedente articolo 3, è autorizzata la istituzione di un apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con uno stanziamento di lire 5.000 milioni per l'anno 1977 e di lire 5.000 milioni per l'anno 1978.

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

Il relatore ha proposto un emendamento tendente a sostituire il primo comma dell'articolo 4 con il seguente:

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 5.

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

Le somme ricavate verranno versate alle entrate del bilancio dello Stato con imputazione al capo 23, capitolo n. 3650, riguardante « Entrate eventuali e diverse concernenti il Ministero della marina mercantile ».

Il relatore ha presentato un emendamento tendente a sostituire il primo comma dell'articolo 5 con il seguente:

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 7.

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

del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

È approvato.

Il relatore ha proposto di aggiungere il seguente articolo 7-*bis*:

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 20,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI