



- Signor Presidente, Signor Ministro, Onorevoli Colleghi,
- credo sia doveroso, da parte nostra, tributare un <sup>SENTITO</sup> ~~doveroso~~ riconoscimento ai componenti della Commissione d' Indagine Amministrativa per il lavoro svolto; si trattava di una inchiesta complessa e difficile; si dovevano valutare, con serena obiettività, tutta una serie di fatti e di circostanze in partenza difficilmente spiegabili o interpretabili; ebbene ritengo che la Commissione abbia svolto questo compito con serietà, diligenza e competenza.
  - Certo: esistono, nella documentazione presentata, ancora delle lacune, dei nodi non sciolti, dei problemi rimasti insoluti e non si tratta, signor Ministro, di problemi di scarsa importanza; tuttavia la Commissione è riuscita a giungere a conclusioni che mi paiono verosimili e pertanto largamente condivisibili.
  - Quali sono queste conclusioni?
    - La Commissione ritiene non esservi più alcun dubbio sulla scomparsa per naufragio della nave.
    - Aggiunge che il naufragio stesso è stato repentino ed impreveduto.
    - Inoltre la Commissione ritiene che la causa più probabile del sinistro sia rappresentata da uno spostamento del carico, dovuto ai violenti e bruschi movimenti della nave soggetta ad un mare assai tempestoso.
    - In particolare (conclude la Commissione) è verosimile che lo spostamento sia avvenuto nella stiva numero cinque, in relazione al tipo di caricazione e rizzaggio eseguiti in tale settore; lo spo-

stamento avrebbe provocato una falla sul fasciame esterno, determinando l'ingresso dell'acqua con il riempimento della stiva suddetta fino al piano di galleggiamento relativo.

- La "Tito Campanella" affondò quindi parallelamente al proprio assetto, senza quindi che il personale sul ponte potesse tempestivamente rendersi conto di quanto stava accadendo.

Queste dunque le sintetiche conclusioni della Commissione di Indagine Amministrativa; ma, stando così le cose, noi tutti, signor Ministro, dobbiamo chiederci quali sono state le cause più antiche che hanno condotto al determinarsi di questo tragico evento.

E queste cause più remote noi le troviamo scritte qua e là nel contesto della relazione della Commissione; vogliamo aggiungere, in tal senso, che il lavoro della Commissione non ha fatto altro che confermare (totalmente o parzialmente) le certezze, le intuizioni o più semplicemente i sospetti che il nostro gruppo parlamentare aveva puntualmente denunciato nell'interrogazione presentata alla Camera in data 24 gennaio 1984.

Quali sono queste cause più antiche?

- 1) La vetustà della nave: si trattava di una nave costruita nell'anno 1962, ridotta (come da noi denunciato nella interrogazione) ad un "ammasso di ferro", rassomigliante ad "un relitto appena tirato su dal fondo".

Queste nostre affermazioni hanno trovato puntuale conferma nel rapporto redatto dal perito svedese Eric Baldäll in data 26-27 dicembre 1983; in tale rapporto si legge, infatti, che "la nave presentava numerose deformazioni ed indentature in tutte le stive, interessanti strutture trasversali, paratie, cielo del doppio fondo ed anche

la coperta; nessuna delle stive risultava asciutta: in particolare le stive 1, 3 e 6 contenevano da 7 a 70 centimetri di acqua; anche il ponte della nave è stato trovato rugginoso.■

2) La stazione radio-telegrafica era fatiscente (come da noi puntualmente evidenziato); a tal proposito è vero che la Commissione ha affermato che "un giudizio esauriente sulla funzionalità delle apparecchiature radio-telegrafiche potrà essere dato solo quando sarà completata la raccolta di tutte le informazioni ancora mancanti", ma vi sono, nel contesto della relazione e della documentazione allegata, indizi certi che la stazione non era idonea allo scopo; basti accennare al contenuto del giornale radiotelegrafico del mese di dicembre 1983 (pagine 8 e 9 della relazione della Commissione di Indagine), regolarmente firmate dal Marconista e vistate dal Comandante della nave, o alle dichiarazioni dell'ex Marconista Nappi Raffaele (pagina 45 della relazione).

3) I mezzi di salvataggio a bordo erano sicuramente vetusti; di questo problema si parla soltanto incidentalmente nella relazione della Commissione; ma che la situazione al riguardo fosse disastrosa lo si deduce dalla descrizione fatta a pagina 5 di tali mezzi di salvataggio.

Essi erano rappresentati da:

- n. 2 imbarcazioni da 40 posti ciascuna, una delle quali munita di motore;
- n. 1 zattera da 20 posti sistemata a poppa;
- n. 1 zattera autogonfiabile da 6 posti;
- n. 40 giubbotti di salvataggio.

Orbene, l'età di questi mezzi di salvataggio coincideva con l'età della nave e non si sa se essi siano mai stati usati e se su di essi veniva eseguita una regolare e periodica opera di manutenzione.

L'unica eccezione è costituita dalla zattera di salvataggio autogonfiabile, che è stata sostituita nel corso dei lavori di riparazione e di manutenzione della nave, avvenuti dal 30 agosto al 17 settembre 1983.

- 4) Il carico delle lamiere è risultato eccedente, sproporzionato alle caratteristiche statiche della Tito Campanella e per di più sistemato in maniera assolutamente scorretta nelle stive della nave.

Questa affermazione (che peraltro era già presente nel testo della nostra interrogazione) ha trovato esatta conferma nei documenti acquisiti dalla Commissione ed in particolare risulta evidente nelle pagine 27-28 e 29 della relazione.

- 5) La composizione dell'equipaggio (così come risulta dalla tabella esibita dall'armatore) era insufficiente perchè non comprendeva nè il terzo ufficiale di coperta, nè il terzo ufficiale di macchina, espressamente previsti dalla Tabella di armamento, approvata nella riunione tenutasi il 23.10.1983 presso la Capitaneria di Porto di Savona tra l'armatore ed i rappresentanti sindacali.

Queste sono dunque, a nostro giudizio, le cause più antiche che hanno condotto al tragico evento.

Ma, signor Ministro, la Commissione d'Indagine Amministrativa ha dato altresì conferma alle nostre certezze ed ai nostri so-

spetti anche per quanto concerne i soccorsi prestati (o meglio non prestati) ed i ritardi con i quali si sono iniziate le ricerche della nave scomparsa.

Dalla documentazione agli atti e dalla stessa relazione della Commissione si evince infatti che:

- 1) nessuna notizia sul mercantile è pervenuta in Italia dal 14 gennaio al 19 gennaio senza che alcuno, ai diversi livelli di responsabilità, si preoccupasse della totale assenza di notizie sul mercantile;
- 2) i mezzi di soccorso italiani hanno partecipato alle operazioni di ricerca in grave ritardo; questi delicati compiti sono stati, in effetti, delegati ai mezzi di soccorso spagnoli, portoghesi e francesi.

Dalla documentazione allegata alla relazione si ricava infatti che:

- a) gli spagnoli hanno iniziato le ricerche della Tito Campanella al mattino del sabato 21.1.1984 (pag.14) mediante aerei e successivamente hanno attivato alla ricerca anche la marina (pag. 20);
- b) i portoghesi hanno partecipato alle ricerche mediante veivoli, inviati in data 23.1.1984 (pag. 21);
- c) i francesi, dalla stessa data, hanno esplorato la zona<sup>A</sup> nord della punta Estaca de Vares (pag. 51);
- d) gli italiani hanno iniziato le ricerche soltanto all'alba del giorno 26 gennaio (pag. 13) mediante due aerei e due elicotteri, in grave ritardo quindi rispetto agli altri e soltanto dopo la visita a Madrid del ministro on. Carta (visita avvenuta il 24.1.1984).

Sorge, quindi, a questo punto, il problema delle responsabilità, pubbliche e private.

Certo: tali responsabilità saranno precisate dagli ulteriori accertamenti che verranno effettuati dalla Commissione d'inchiesta formale, prevista dall'art. 580 del Codice della Navigazione; è ovvio, d'altra parte, che ci troviamo di fronte a responsabilità di tipo diverso, alcune aventi rilevanza penale (e come tali di competenza della Magistratura ordinaria), altre aventi significato più propriamente politico.

Ma non saremmo sinceri e leali con noi stessi e con la società civile che qui rappresentiamo se, già sin d'ora, noi non esprimessimo il nostro pensiero su tali responsabilità, ben sapendo di pronunciare parole dure ed impietose verso tutti coloro che, in qualche modo, consideriamo coinvolti in questa dolorosa vicenda.

Ed allora dobbiamo dire, senza mezzi termini, che a nostro giudizio, portano grandi responsabilità:

1) La società armatrice:

- per aver consentito ad una nave di tal fatta di compiere viaggi di navigazione internazionali di lungo percorso;
- per aver posto in mare la Tito Campanella dal maggio all'agosto 1983 (dopo undici mesi di disarmo), senza far effettuare alcun lavoro di manutenzione (vedi pagina 24);
- per essersi disinteressata del destino della nave dal 14 gennaio al 19 gennaio, ben conoscendo le caratteristiche statiche del mercantile, ben conoscendo la difficile rotta seguita dalla nave e ben conoscendo, infine, quale tipo di bufera si era, in quei

giorni scatenata sui mari percorsi dalla Tito Campanella;

- per avere provveduto a dotare la nave di un organico di personale insufficiente quantitativamente e qualitativamente.

2) Le autorità ed i tecnici preposti alla caricazione della nave (nel porto svedese di Oxelösund)

- per aver autorizzato ed effettuato un carico sproporzionato rispetto alle effettive possibilità della nave e, per di più, utilizzando un sistema di rizzaggio tecnicamente inadoneo.

3) Il RINA (Registro Navale Italiano).

- per aver dichiarato che la nave era in regola (con tutte le prescritte documentazioni) allorquando riprese i viaggi, partendo da Genova in data 17.9.1983, dopo aver effettuato i lavori di riparazione effettuati dalla ditta Mariotti, lavori che furono controllati dal RINA tramite i suoi Ispettori.

- Qualcuno, in particolare, deve venirci a spiegare la contraddizione esistente tra le dichiarazioni del RINA del settembre 1983 ed il rapporto del perito svedese Eric Baldäll del dicembre 1983; confrontando le due documentazioni sembra addirittura di trovarsi di fronte a due navi diverse, l'una quasi nuova, l'altra ridotta ad un ammasso di rottame; in buona sostanza qualcuno deve dirci come sia possibile che una nave possa aver subito un tale rapido deterioramento delle sue condizioni statiche e funzionali in soli tre mesi; sorge veramente il fondato sospetto che la certificazione del RINA sia stata in effetti una documentazione "di comodo" ad uso e consumo esclusivo dell'armatore.

#### 4) Il Governo italiano

In questa vicenda le responsabilità politiche del Governo possono ricondursi a due distinti tipi di omissione:

- a) la prima (contingente e legata direttamente alle vicende della Tito Campanella) è costituita dal fatto che il nostro Governo ha provveduto ad organizzare e ad inviare i mezzi di soccorso con grave ritardo e senza un organico piano di intervento;
- b) la seconda (di carattere più generale e che trascende l'episodio contingente e coinvolge responsabilità governative ben più ampie e complesse in tema di sicurezza del lavoro in mare) è costituita dal cronico e colpevole ritardo con il quale il Governo onora i trattati e le convenzioni internazionali sulla materia; desidero ricordare, a tal proposito, che dopo il naufragio della "AMOCO CARDIZ" il Parlamento europeo ha predisposto una direttiva (trasformata dal Consiglio dei Ministri della Comunità in raccomandazione) contenente disposizioni precise in tema di standards minimi di navigabilità e contemplante, tra l'altro, ispezioni di bordo e l'immobilizzo delle navi in condizioni di substandard, prive cioè delle "condizioni minime"; ebbene il nostro Governo ha sempre e costantemente disatteso tale raccomandazione.

Analoghe considerazioni possono farsi relativamente alla Convenzione Internazionale SAR '79 relativa ai problemi della ricerca e del soccorso marittimo ed al Regolamento Internazionale delle radio-comunicazioni (emanato a Ginevra dall'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni), destinato a facilitare la ricerca della posizione di relitti e di naufraghi nel



corso di operazioni di ricerca e salvataggio.

Emergono dunque dalla relazione della Commissione, dalla documentazione allegata ed, in ultimo, dalle "conclusioni e proposte di carattere generale (pag. 63 e seguenti)" delle gravi e precise responsabilità politiche del Governo; e la conferma di questa assenza del Governo sul tema della sicurezza del lavoro in mare deriva altresì dal fatto che durante l'attuale legislatura il Governo, su questo argomento, è riuscito a varare soltanto il Disegno di Legge n. 1230, Disegno di Legge che, per la sua inconsistenza e per la sua fumosità, è stato addirittura dichiarato improponibile dalla Commissione affari costituzionali di questa Camera.

Concludo, signor Presidente, e voglio terminare questo mio intervento con un auspicio (auspicio che, peraltro, è implicitamente racchiuso anche nei suggerimenti formulati dalla Commissione d'Indagine Amministrativa); voglio cioè augurarmi che tragedie come quella della Tito Campanella e di molte altre navi che l'hanno preceduta non abbiano più a ripetersi in futuro; il progresso scientifico e tecnologico consentono oggi di ridurre, in misura significativa, il rischio del lavoro in mare; è compito del Governo, è compito del Parlamento far sì che la nostra legislazione nel settore vada al passo con i tempi ed anticipi, in qualche caso, le innovazioni tecnologiche più significative, tenendo presente che, costantemente, la vita e la dignità dell'uomo debbono prevalere sempre sulla logica mercantile del profitto.

Aldo Pastore  
Pastore

25 NOVEMBRE 1984