

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda Moby Prince. (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione</i>)	113
ALLEGATO 1 (<i>Documento conclusivo approvato dalla Commissione</i>)	118

SEDE CONSULTIVA:

Tempi di vita e tempi delle città. C. 259 Pozza Tasca, C. 599 Cordoni, C. 734 Martinat, C. 833 Trantino, C. 896 Nardini, C. 1170 Di Capua, C. 1363 Gambale, C. 1938-ter Mussi, C. 2207-bis Cordoni, C. 2208 Cordoni, C. 2696 Schmid, C. 2838 Barral, C. 3385 Saonara, C. 3685 Bergamo, C. 3871 Prestigiacomio, C. 4624 Governo, petizione n. 138 (Parere alla XI Commissione) (<i>Seguito esame conclusione - Parere favorevole con osservazione</i>).	114
ALLEGATO 2 (<i>Parere del relatore approvato dalla Commissione</i>)	129
Collegato ordinamentale su investimenti e occupazione. C. 5809 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V e alla XI Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	114

ATTI DEL GOVERNO:

Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza (<i>Seguito esame e conclusione - Parere favorevole con condizioni</i>)	116
ALLEGATO 3 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	131
ALLEGATO 4 (<i>Parere del relatore approvato dalla Commissione</i>)	132
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	117
AVVERTENZA	117

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 24 marzo 1999. — Presidenza del Presidente Ernesto STAJANO.

La seduta comincia alle 15.20.

Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda Moby Prince.

(*Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione*).

La Commissione prosegue l'esame del documento conclusivo rinviato nella seduta di ieri.

Ernesto STAJANO, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori nell'odierna seduta sia assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Anna Maria BIRICOTTI (DS-U) fa presente di aver proceduto ad un ulteriore

coordinamento formale del documento conclusivo che ora, nella versione definitiva, può essere votato.

Paolo MAMMOLA (FI) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dal deputato Biricotti.

Ernesto STAJANO, *presidente*, ringrazia anche a nome della Commissione il deputato Biricotti che ha contribuito con il suo impegno a fare chiarezza sulla vicenda. Auspica che in occasione della ricorrenza del 10 aprile si possa rendere pubblico il risultato dell'indagine conoscitiva.

La Commissione approva la proposta di documento conclusivo predisposta dal deputato Biricotti, come riformulata (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 15.25.

N.B. Il resoconto stenografico della seduta odierna sarà pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 marzo 1999. — Presidenza del Presidente Ernesto STAJANO. — Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione Giordano Angelini.

La seduta comincia alle 15.25.

Tempi di vita e tempi delle città.

C. 259 Pozza Tasca, C. 599 Cordoni, C. 734 Martinat, C. 833 Trantino, C. 896 Nardini, C. 1170 Di Capua, C. 1363 Gambale, C. 1938-ter Mussi, C. 2207-bis Cordoni, C. 2208 Cordoni, C. 2696 Schmid, C. 2838 Barral, C. 3385 Saonara, C. 3685 Bergamo, C. 3871 Prestigiacomo, C. 4624 Governo, petizione n. 138.

(Parere alla XI Commissione).

(Seguito esame conclusione — Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento all'ordine del giorno rinviato nella seduta di ieri.

Anna Maria BIRICOTTI (DS-U), *relatore*, si richiama alla relazione svolta in precedenza. Ricorda quindi di aver già proposto nella seduta di ieri di esprimere un parere favorevole con osservazione.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore (*vedi allegato 2*).

Collegato ordinamentale su investimenti e occupazione.

C. 5809 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V e alla XI Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del disegno di legge.

Ernesto STAJANO, *presidente*, fa presente che in questa sede occorre esprimere un semplice parere su un testo che interessa vari argomenti già all'esame della Commissione. Richiama, a titolo di esempio, le disposizioni relative al piano nazionale per la sicurezza stradale, ai trasporti rapidi di massa e alla continuità territoriale. Esprime quindi rammarico per la circostanza che la competenza della Commissione sia meramente consultiva. Rileva che un più rapido esame avrebbe consentito alla Commissione di definire direttamente la disciplina di tali materie. È comunque possibile rappresentare efficacemente le valutazioni della Commissione nel parere che la stessa esprimerà.

Franco RAFFALDINI (DS-U), *relatore*, illustra i contenuti del disegno di legge collegato alla legge finanziaria per il 1999. Richiama le modifiche introdotte dal Senato, che ha ampliato l'originaria formulazione tenendo conto, sia della concerta-

zione tra Governo e parti sociali, sia dei temi emersi dal dibattito. Si sofferma quindi sugli aspetti di competenza della Commissione, con particolare riferimento ai contenuti degli articoli 28, relativo ai trasporti rapidi di massa; 29, relativo alle società di gestione dei servizi ferroviari; 30, sull'attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale; 33, recante disposizioni sulla trasformazione dell'ENAV in Spa; 34, sulla continuità territoriale tra la Sardegna e il continente e 42, recante disposizioni per i servizi pubblici e i servizi a rete.

Il provvedimento, nel complesso, appare di notevole rilievo; le tematiche di specifica competenza debbono essere approfondite nel corso dell'esame, in modo da rappresentare adeguatamente alle Commissioni competenti in sede primaria le valutazioni della IX Commissione.

Ernesto STAJANO, *presidente*, condivide l'esigenza di un esame approfondito e di definire idonei indirizzi nel parere che verrà espresso.

Antonio ATTILI (DS-U) condivide le considerazioni del presidente. Il rilievo degli aspetti di competenza avrebbe meritato un diverso ruolo della Commissione, chiamata invece ad esprimere un parere. Nel merito, ritiene la proroga del termine per la trasformazione in Spa dell'ENAV sorprendente. Una Spa, con opportune cautele, potrebbe più agilmente svolgere le attività di istituto con maggiore responsabilizzazione della dirigenza. L'articolo 34, sulla continuità territoriale tra Sardegna e continente, appare frutto di un mancato coordinamento fra i due rami del Parlamento, in quanto l'*iter* della proposta di legge C. 4902 presso la IX Commissione è molto avanzato. Il Senato ha invece preferito inserire parte di tale disciplina nel disegno di legge, senza tener conto della regolamentazione dei collegamenti aerei ed utilizzando l'intera copertura finanziaria prevista nella proposta di legge. Il testo del disegno di legge costituisce un regresso. Preannunzia quindi proposte emendative nelle sedi idonee e auspica

che il parere della Commissione tenga presente tale aspetto.

Paolo MAMMOLA (FI) si sofferma sugli articoli 33 e 34 per ribadire le considerazioni svolte nel corso dell'audizione informale di rappresentanti dell'ENAV nell'ambito della quale era emersa l'esigenza di una proroga per la trasformazione in Spa dell'ente. Auspica che tale processo avvenga nei tempi più rapidi possibile. Circa l'articolo 34, concernente il tema della continuità territoriale, evidenzia una questione di metodo. Non ritiene possibile che la corrispondente Commissione del Senato non fosse a conoscenza dell'esame, ormai avanzato, della proposta di legge C. 4902. Esprime quindi sorpresa per l'inserimento di tale tema nel disegno di legge in esame. Il Governo, che ha partecipato all'esame della proposta di legge in Commissione, avrebbe dovuto rappresentare, presso l'altro ramo del Parlamento, la situazione di avanzato esame del progetto C. 4902. Ritiene ormai che la Commissione abbia perso tempo nel dedicarsi all'esame di tale atto. Lamenta inoltre che la Commissione debba esprimersi solamente mediante un parere sul disegno di legge.

Enzo SAVARESE (AN) esprime la contrarietà del suo gruppo sul disegno di legge, almeno per la parte relativa ai trasporti, se non altro per il metodo. Si chiede poi quale coerenza con l'oggetto del provvedimento abbiano norme quali quelle relative alla proroga per la trasformazione dell'ENAV, alla continuità territoriale, al piano nazionale della sicurezza stradale. Si è in presenza di un modo di legiferare a suo avviso fortemente criticabile. Ritiene che il Comitato per la legislazione dovrebbe esprimersi al riguardo.

Ernesto STAJANO, *presidente*, condivide le considerazioni circa il metodo anomalo che si è seguito.

Paolo MAMMOLA (FI) ritiene vi sia la necessità e l'urgenza di acquisire le valutazioni del Governo sui temi emersi dal

dibattito e sulla possibilità di migliorare il testo. Tali valutazioni sono importanti per il successivo orientamento dei gruppi.

Ernesto STAJANO, *presidente*, fa presente che il Governo ha rappresentato l'intenzione di intervenire successivamente.

Rinvia quindi ad altra seduta il seguito dell'esame.

La seduta termina alle 16.5.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 24 marzo 1999. — Presidenza del Presidente Ernesto STAJANO. — Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione Giordano Angelini.

La seduta comincia alle 16.5.

Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza.

(Seguito esame e conclusione — Parere favorevole con condizioni).

La Commissione prosegue l'esame del documento all'ordine del giorno rinviato nella seduta di ieri.

Ernesto STAJANO, *presidente*, ricorda che oggi scade il termine assegnato alla Commissione per l'espressione del parere.

Domenico TUCCILLO (PD-U), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con condizioni da lui predisposta (*vedi allegato 3*).

Antonio ATTILI (DS-U) ritiene condivisibile il parere proposto dal relatore. Propone peraltro di apportare un'ulteriore specificazione circa la riserva del dieci per

cento delle risorse per gli interventi sulle linee regionali. Alla condizione di cui alla lettera e), poi, occorrerebbe esplicitare il concetto del riequilibrio infrastrutturale sul territorio nazionale.

Eduardo BRUNO (comunista) dichiara il voto favorevole del suo gruppo sullo schema di parere proposto dal relatore.

Franco RAFFALDINI (DS-U) ritiene condivisibile il parere predisposto dal relatore che, tuttavia, propone di integrare con un riferimento alla visione organica degli investimenti da effettuare, di cui quelli in esame costituiscono solo una parte.

Paolo BECCHETTI (FI) esprime riserve sul piano in esame. Richiama in particolare il rilievo del tema degli assi trasversali. Nella condizione di cui alla lettera b) occorrerebbe far riferimento a tale aspetto. Ricorda, ad esempio, la situazione dei collegamenti tra Civitavecchia e Orte. Ritiene poi che il parere debba chiarire quali siano le voci, cui è riferita la condizione della lettera e), per studi e sperimentazioni. A tali finalità sono destinati 130 miliardi di lire, che ammontano complessivamente a 260 considerando anche quelli per le direttrici e gli itinerari alternativi per le merci. Chiede quindi un chiarimento sull'impiego di tali risorse e auspica un richiamo ben più incisivo, su tale punto, nel parere.

Giuseppe COVRE (LNIP) ritiene la proposta di parere, al limite, condivisibile. Tuttavia, desta perplessità la condizione di cui alla lettera b), relativa ad un adeguato riequilibrio infrastrutturale sul territorio nazionale. A tale condizione si dichiara contrario.

Giorgio PANATTONI (DS-U) si dichiara contrario a che nel parere venga inserito un riferimento a tratte specificamente individuate.

Ernesto STAJANO, *presidente*, per consentire al relatore di riformulare il parere tenendo conto delle osservazioni emerse dal dibattito, sospende brevemente la seduta.

La seduta sospesa alle 16.30, è ripresa alle 16.55.

Domenico TUCCILLO (PD-U), *relatore*, illustra la riformulazione della sua proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 4*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni del relatore come riformulata.

La seduta termina alle 17.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'Ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.30 alle 16.55.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

COMITATO RISTRETTO

*Interventi nel settore dei trasporti.
C. 5507 Governo.*

*Modifiche al nuovo codice della strada.
C. 1983 e abb.*

ALLEGATO 1

Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda del traghetto Moby Prince**DOCUMENTO CONCLUSIVO APPROVATO DALLA COMMISSIONE***Indice:*

- 1) Obiettivi dell'indagine conoscitiva;
- 2) Soggetti ascoltati;
- 3) Temi emersi;
- 4) Considerazioni conclusive ed illustrazione di alcune norme oggi vigenti;
- 5) Linee di un successivo intervento legislativo.

1) Obiettivi dell'indagine conoscitiva.

In data 21 gennaio 1998 la Commissione ha deliberato un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda del traghetto Moby Prince.

L'indagine è nata dall'esigenza di affrontare il tema della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita in mare: una delle grandi questioni capaci di caratterizzare, in termini di qualità, lo sviluppo dell'economia marittima nel nostro Paese in una dimensione di livello europeo ed internazionale sulla base di una nuova cultura che oggi va affermandosi anche nel settore dei servizi marittimi, secondo la quale la garanzia della sicurezza è uno degli elementi fondamentali su cui si gioca la competizione internazionale.

Nello svolgimento dei lavori parlamentari di approfondimento dello stato di conoscenza circa le questioni attinenti la sicurezza dei trasporti marittimi, la Commissione è partita dall'esame delle problematiche relative alla drammatica vi-

vicenda del Moby Prince in cui, nella notte del 10 aprile del 1991, nella rada del porto di Livorno, persero la vita 140 persone, uomini, donne e bambini, a seguito della collisione tra la nave cisterna AGIP Abruzzo ed il Traghetto Moby Prince.

La più grave ed assurda tragedia della marineria italiana che ha avuto un percorso processuale complicato e difficile con relazioni peritali che propendono per tesi diverse (da quella di un atto terroristico con esplosione di una bomba in locale di elica di manovra, a quella di una accostata rapida effettuata dal Moby Prince per evitare la collisione con una nave fantasma fino alla relazione di un collegio peritale internazionale che ha concentrato la sua attenzione sull'errore umano). Una tragedia che si è conclusa, sul piano giudiziario, con il riconoscimento di responsabilità, in sede di appello, dal punto di vista del rapporto causa-effetto del solo terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo. La ricostruzione tecnica dei fatti dice che, alle ore 22,25 del 10 aprile 1991, il Moby Prince, alla velocità di circa 19 nodi, entrò in collisione con l'Agip Abruzzo, sfondando la cisterna del carico n. 7, contenente greggio molto volatile che fuoriuscì violentemente avvolgendo il Moby Prince. A seguito di ciò, a bordo del Moby, avvenne la tragedia. La quasi totalità delle persone è stata trovata nel salone De Lux che ha retto finché le enormi temperature non hanno provocato la combustione generalizzata di tutta la parte superiore della nave, quella al di sopra della linea di galleggiamento. Il collegio peritale, nel corso delle visite,

accertò che nessuno degli impianti antincendio di bordo era entrato in funzione.

Ad oltre sette anni dall'accadimento, non sono risolti i dubbi sulle cause e le circostanze che resero possibile al tragedia: sulla genesi della collisione, sul perché 140 persone sono morte (un solo sopravvissuto) in un traghetto a 3 miglia dal porto, sulle condizioni di armamento della nave, sull'organizzazione degli ingressi e delle uscite nel e dal porto, sulla tempestività e la qualità dei soccorsi, sul rispetto delle normative allora vigenti, sull'esercizio delle funzioni e delle responsabilità.

Incredibile, appare, che nessuno abbia udito il *may day* lanciato dal traghetto, che il traghetto, unico mezzo uscito dal porto, sia stato intravisto dopo un'ora dalla collisione, che dopo un'ora, sia stato tratto in salvo dal coraggio di un ormeggiatore livornese l'unico superstite, infine che, dopo la tragedia, sia stato possibile manomettere la timoneria della nave.

La Commissione, entro i limiti posti dallo strumento dell'indagine conoscitiva, ha concentrato la sua attenzione, in particolare, sulla normativa vigente al momento della tragedia, nonché sulla sua successiva evoluzione per poter proporre linee di interventi di carattere legislativo, o di indirizzo, capaci di rafforzare la sicurezza dei trasporti marittimi nel nostro Paese.

Le questioni su cui la Commissione ha stabilito di indagare sono le seguenti:

a) condizioni di armamento delle navi, sia sotto il profilo della corrispondenza dell'organizzazione di bordo e delle regole di condotta nautica abitualmente seguite dalla nave agli *standard* internazionali, sotto il profilo dell'idoneità e dell'efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo;

b) controlli effettuati dagli organi del Registro Navale Italiano per accertare l'efficienza dei dispositivi di sicurezza;

c) disciplina vigente nei porti per regolare l'ingresso, l'uscita, lo stazionamento delle navi passeggeri, delle navi

mercantili, delle navi con carichi pericolosi;

d) esistenza di protocolli operativi e di un'organizzazione di mezzi di soccorso idonei a fronteggiare situazioni di emergenza;

e) idoneità del personale delle Capitanerie di porto a organizzare i soccorsi in mare e disponibilità di mezzi di informazioni per interventi efficaci in situazioni di incendio diffuso e di ridotta visibilità;

f) ruolo della Guardia di finanza;

g) ruolo e funzioni delle organizzazioni dei rimorchiatori,

h) ruolo e funzioni delle organizzazioni degli ormeggiatori;

i) congruità della normativa vigente sui controlli delle operazioni di sicurezza;

j) osservanza delle regole di addestramento professionale dei marittimi, di composizione dei ruoli di equipaggio e di formazione delle tabelle di armamento;

k) poteri e doveri di vigilanza e di controllo delle autorità pubbliche.

In relazione agli obiettivi dell'indagine, la Commissione ha definito un programma di audizioni.

2) *Soggetti ascoltati.*

In relazione alle questioni generali della sicurezza del trasporto marittimo e specifiche della vicenda della Moby Prince, la Commissione ha individuato i soggetti da ascoltare.

La Commissione ha quindi proceduto all'audizione di:

1) rappresentanti dei familiari delle vittime della Moby Prince (riuniti nelle associazioni Comitato Moby 140, Associazione 10 aprile e Comitato familiari vittime coordinamento Sud), (seduta dell'11 febbraio 1998);

2) rappresentanti dei sindacati dei marittimi a livello nazionale e locale; (seduta del 25 febbraio 1998);

3) rappresentanti del Comando generale delle capitanerie di porto, (seduta dell'11 marzo 1998);

4) Presidente dell'Assoporti, (seduta del 15 aprile 1998);

5) Presidente dell'Autorità portuale di Livorno, (seduta del 15 aprile 1998);

6) rappresentanti delle organizzazioni di rimorchiatori nazionali e locali, (seduta del 28 aprile 1998);

7) rappresentanti delle organizzazioni degli ormeggiatori nazionali e locali, (seduta del 28 aprile 1998);

8) rappresentanti della Guardia di finanza a livello nazionale e locale, (seduta del 20 maggio 1998);

9) rappresentanti del RINA, (seduta del 3 giugno 1998);

10) rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione (in particolare della Commissione ministeriale attivata a seguito della tragedia della Moby Prince), (sedute del 10 giugno 1998 e del 16 luglio 1998);

11) rappresentanti degli armatori ed in particolare dell'armatore Navarma, (seduta del 16 luglio 1998).

3) Temi emersi.

Dalle audizioni effettuate e dalla documentazione raccolta è emersa la mancanza di un sistema di sicurezza efficiente, al momento dell'incidente, sia a bordo del Moby Prince, sia a terra, nel porto di Livorno. I tragici fatti appaiono essere accaduti per una serie di concause (fra esse, la scarsa esperienza di navigazione da parte di chi era alla guida del traghetto, il fenomeno della nebbia, la difficoltà per le navi di proteggersi da un incendio scoppiato all'esterno) ed in assenza della capacità dei soggetti respon-

sabili a fronteggiare la situazione di emergenza createsi.

Per quanto riguarda le condizioni di armamento della nave è stato evidenziato, in particolare, il mancato o insufficiente funzionamento degli impianti di sicurezza a bordo della nave: non funzionò lo *sprinkler*, l'impianto anticendio che doveva avviarsi nelle varie sale in presenza di incendio e che risultò « disattivato », né funzionò l'impianto di acqua spruzzata dal garage, funzionarono parzialmente le condotte tagliafuoco).

Paradossalmente, risulta che, un mese prima dell'incidente, i responsabili del Registro navale Italiano avevano compiuto le prescritte visite annuali, compresa la visita con la Capitaneria di porto relativamente all'organizzazione per la sicurezza a bordo. La nave era risultata efficiente.

È emerso anche che mancò, nel porto di Livorno, un coordinamento capace e tempestivo nell'organizzazione dei soccorsi. Risulta, per esempio, che i rimorchiatori siano intervenuti di propria iniziativa e che lo stesso intervento delle forze dell'ordine, della Guardia di finanza, dei Carabinieri, dei Vigili del fuoco, della stessa Capitaneria siano avvenuti in tempi diversi e senza che si potesse realizzare un'azione combinata dei soccorsi. Così come non era adeguatamente regolamentato, nel porto di Livorno, l'ingresso e l'uscita delle navi, nonché le aree destinate all'ancoraggio.

In relazione a tali fatti, appare assolutamente necessario dare risposta ai seguenti problemi che, peraltro, hanno valenza generale: la questione di un controllo più pregnante sul rispetto delle regole di sicurezza; la questione dell'attivazione, nei porti, di strutture preposte ad un attivo e tempestivo soccorso in caso di necessità; la questione della individuazione di mezzi sufficienti a garantire lo spegnimento di incendi provenienti dall'esterno; la questione di un uso più ampio dei rimorchiatori che erogano servizi a tutt'oggi non obbligatori ed utilizzati esclusivamente su richiesta del comandante della nave; la questione della for-

mazione e informazione degli equipaggi, essendo le risorse umane elemento fondamentale per la qualificazione dei trasporti marittimi; la questione della qualità della composizione delle tabelle di armamento che debbono prevedere adeguate figure professionali per tipologie di navi; la questione, infine, della responsabilità esclusiva del comandante per quanto riguarda la nave.

Conseguentemente, di particolare interesse, anche in relazione a possibili interventi legislativi e ad atti di indirizzo della Commissione, sono risultate le seguenti questioni:

a) standard di costruzione delle navi, misure di sicurezza, certificazioni, formazione degli equipaggi. La normativa europea ed internazionale al riguardo è in continua evoluzione. Si tratta di provvedere, nel nostro Paese, all'adeguamento della legislazione interna e di procedere alla verifica puntuale della sua attuazione;

b) piani preventivi di emergenza. Una loro predisposizione in tutti i porti consente di avere modelli utili a ridurre i tempi di intervento, determinanti ai fini della qualificazione dell'intervento stesso. Si tratta di verificarne l'esistenza e l'attuazione;

c) attrezzamento strutturale dei porti dal punto di vista della sicurezza e di quello ambientale. Il Libro Verde sui porti e le infrastrutture marittime propone azioni in materia di ambiente e sicurezza. La Commissione europea intende infatti rafforzare il rispetto e l'uniforme applicazione delle regole internazionali concernenti la sicurezza nei porti, con riguardo non solo alle operazioni di entrata e di uscita dei porti ed alle specifiche operazioni di manipolazione delle merci, ma anche alla realizzazione di condizioni di compatibilità ambientale ed allo sviluppo di un'adeguata pianificazione costiera. Si tratta di individuare, a livello europeo, in sede di confronto politico sul Libro Verde, le forme e i modi di intervento, nonché i soggetti cui imputare i costi relativi alla sicurezza;

d) servizi tecnico-nautici. Dall'indagine è risultata evidente la loro utilità per elevare gli *standard* di sicurezza della navigazione all'interno dei porti. Tuttavia, la non obbligatorietà del loro uso da parte dell'utenza, li rende particolarmente onerosi. Si tratta di verificare, a livello europeo se è possibile procedere ad uno scorporo dal costo commerciale di quello per la sicurezza, individuando i soggetti cui attribuire i relativi oneri;

e) sistemi di controllo del traffico. (VTS - *Vessel traffic system* -, oppure mini sistemi come il PAC - *Port Approach Control*). La loro presenza nei porti, utile a garantire una vigilanza preventiva, insieme con la dotazione di nuove e moderne unità navali di cui le Capitanerie cominciano oggi a dotarsi, può contribuire al rafforzamento della sicurezza nella navigazione. Si tratta di verificare e di stimolare i programmi di attivazione e di diffusione di tali sistemi.

4) *Considerazioni conclusive ed illustrazione di alcune delle norme oggi vigenti.*

Le notizie raccolte nel corso delle audizioni consentono di esprimere un giudizio di inadeguatezza della situazione complessiva inerente le condizioni e le azioni intraprese all'epoca dell'incidente del Moby Prince.

Anche se, in base all'azione giudiziaria, sono stati assolti tutti gli imputati, ad esclusione del terzo ufficiale dell'Agip di cui è stata riconosciuta la responsabilità nel corso del processo di appello, risultano evidenti inefficienze, incapacità ed inadeguatezze, confermate dalle circostanziate analisi della Commissione ministeriale appositamente costituita che dimostrano la sussistenza, all'epoca, di una situazione di responsabilità diffusa con riferimento agli accadimenti. Responsabilità che, se sul piano penale può non rilevare, certamente pesa sul piano politico.

Dall'indagine sono emersi i ritardi politici e culturali con cui, anche da parte dei singoli Governi non si sono affrontati,

per anni, nel nostro Paese, temi tanto delicati che, per troppo tempo, non sono riusciti ad entrare nella programmazione nazionale, né in termini di individuazione di regole, né in termini di approntamento di risorse finanziarie.

È emersa, complessivamente, una inadeguatezza al momento della tragedia, sia a realizzare una politica di prevenzione, sia a dispiegare una capacità di intervento reale in caso di emergenze e fatti straordinari. Sorprendente appare il fatto che l'unico superstita della tragedia sia stato tratto in salvo da un ormeggiatore che ha messo in campo tutto il suo coraggio e la sua disponibilità.

Vi è da dire che, successivamente al 1991, sono intervenute modificazioni normative, ma anche organizzative, che hanno dotato, in qualche modo, il nostro Paese di maggiori strumenti per fronteggiare la grande questione della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

Dal punto di vista della individuazione delle responsabilità, il decreto-legge n. 535 del 1996, che ha modificato la legge n. 84 del 1994 sull'ordinamento portuale, ha provveduto a precisare i rispettivi ruoli delle Autorità portuali e delle autorità marittime, attribuendo competenze in materia di sicurezza dei porti e delle operazioni portuali alle prime e competenze in ordine alla sicurezza nella navigazione alle seconde che, al momento dell'incidente, assommavano entrambi i poteri.

Per quanto riguarda l'organizzazione dei soccorsi, nel 1991, tale settore era disciplinato dagli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, nonché dal precetto generale dell'articolo 593 del Codice Penale che impone a tutti i soggetti l'obbligo di prestare soccorso, e dall'articolo 107 del Codice della Navigazione, che fissa l'obbligo, per i rimorchiatori, di rimanere a disposizione dell'autorità marittima per tutti i servizi attinenti l'ordine e la sicurezza del porto.

In realtà, il quadro organizzativo generale ai tempi dell'incidente si ispirava ad una logica limitata unicamente alla

disponibilità di risorse locali, mentre del tutto assente era la previsione di un livello di coordinamento nazionale. Una situazione che non era in linea con la più avanzata evoluzione raggiunta in materia a livello mondiale. Infatti, sotto l'egida dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), era stata adottata fin dal 27 aprile 1979, ad Amburgo, la Convenzione sulla ricerca ed il salvataggio marittimo che, al fine di definire un piano mondiale in materia, disegna una organizzazione tipo per la ricerca ed il soccorso in mare. L'Italia, con colpevole ritardo, nel 1991, non aveva ancora ratificato tale Convenzione. Di fatto, vi ha provveduto solo nel 1989, con la legge n. 147, emanando il regolamento attuativo nel 1994.

Oggi, su questa materia, vige nel nostro Paese una strumentazione diversa, e più evoluta.

L'Italia ha, infatti, adottato, nel novembre 1996, un Piano nazionale per il soccorso (Piano SAR-*Sarch and rescue*) in ottemperanza all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 662 del 1994 che individua, nel Ministro dei trasporti e della navigazione, l'organo centrale responsabile dell'applicazione della Convenzione di Amburgo. Il Corpo delle capitanerie di porto ha il compito di organizzare i soccorsi ed è articolato in un centro nazionale (IMRCC) con interfaccia internazionale, l'MRCC (*Maritime rescue coordination center*), costituito dal Comando generale, da 13 sottocentri di soccorso, nonché da circa 300 uffici classificati come unità costiere di guardia.

Si tratta di verificare l'efficienza di questo strumento e di affrontare il problema del coordinamento generale delle attività in mare di una pluralità di Corpi dello Stato. Esistono, per esempio, compiti della Guardia di finanza nei servizi di ordine pubblico in mare, come emerge da direttive emanate dal Ministro dell'interno.

Nel corso dell'indagine conoscitiva, sono state evidenziate anche le innovazioni normative intervenute negli ultimi anni in materia di sicurezza (attività di PSC e di controllo di certificazione) a

livello internazionale e comunitario che affermano un indirizzo politico condivisibile volto a riconoscere l'interesse pubblico alla sicurezza ed alla salvaguardia della vita umana in mare da perseguire con l'impegno di tutti i soggetti interessati, a partire dagli armatori.

A livello internazionale, sono da segnalare, oltre i Memorandum (di Parigi, di Tokyo ed altri), le numerose norme in materia, nonché le Convenzioni Internazionali sulla sicurezza della navigazione e sulla sicurezza della vita umana in mare e le diverse Conferenze nel campo marittimo che hanno approfondito problematiche di grande attualità producendo risoluzioni, codici, emendamenti che hanno integrato le norme esistenti.

In particolare, sono da segnalare:

a) le norme che prescrivono l'installazione, anche nelle navi già operanti, di appositi impianti di estinzione e la sostituzione di materiale combustibili con materiali non combustibili. In sede IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) è, inoltre, in corso una riflessione sulla ridefinizione, la semplificazione e la modernizzazione delle norme in materia di protezione antincendio, anche in considerazione delle nuove tecnologie a disposizione della cantieristica;

b) le norme che prevedono la registrazione dei passeggeri per rendere più agevole la gestione delle emergenze;

c) le norme dirette a migliorare la robustezza dello scafo e la stabilità complessiva delle navi;

d) la Convenzione internazionale IMO sugli *standard* di addestramento ed abilitazione dei marittimi ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739 (STCW);

e) il Codice ISM (*International Safety Management*) recepito nell'ordinamento nazionale nel luglio 1996 e reso obbligatorio per i traghetti « ro-ro » e per le navi veloci. Tale codice assume particolare importanza perché prende in considerazione la globalità dell'attività della navigazione marittima per intervenire non

solo su singoli aspetti della sicurezza, come la stabilità, la protezione antincendio, le dotazioni di sicurezza, le esercitazioni, ma per instaurare una vera e propria « cultura della sicurezza » che permetta una presa di responsabilità spontanea del personale di bordo e di terra. Il Codice pone degli *standard* internazionali per la gestione della sicurezza delle navi mediante l'adozione di norme dettate per l'intera organizzazione dell'impresa marittima. Pertanto, non è solo la nave a venire certificata con « certificato ISM », ma anche la Società di armamento è oggetto di valutazione da parte dell'Amministrazione che riconosce la capacità di gestire la sicurezza rilasciando certificazione apposita, come attraverso il « *Document of Compliance* » (D.O.C.). È una novità importante il fatto che l'armatore sia il responsabile della sicurezza delle sue navi. Sarà lui che dovrà emanare le opportune direttive, recependo le normative internazionali e nazionali. Il mancato adeguamento alla normativa ISM può comportare il fermo della nave o la sua messa al bando dai porti degli Stati aderenti al Memorandum di Parigi.

f) la Convenzione Solas. Il suo aggiornamento ha migliorato gli *standard* dei traghetti passeggeri sotto il profilo della struttura, della stabilità, della protezione antincendio, dei mezzi di salvataggio ed ha introdotto l'obbligatorietà della certificazione ISM per le compagnie di navigazione e le singole navi applicando la certificazione di qualità anche alla gestione della sicurezza nella navigazione. La Convenzione ha anche richiesto, in relazione all'adozione obbligatoria del Codice HSC per le unità veloci, il rispetto di una serie di requisiti di carattere strutturale, operativo e di formazione degli equipaggi al fine di innalzare gli *standard* di sicurezza. L'XI capitolo ha prodotto misure atte ad aumentare il controllo dello Stato di approdo, il XII ha recepito le norme di sicurezza per le navi di trasporto alla rinfusa approvate nella VI Conferenza di novembre 1997.

Da evidenziare il documento di Vancouver, sottoscritto il 25 marzo 1998 che è una «dichiarazione ministeriale congiunta fra Paesi aderenti al Memorandum di Parigi e di Tokyo per l'innalzamento della sicurezza e l'eliminazione delle navi *sub-standard* ». È rilevante l'importanza di tale atto che, pur essendo una dichiarazione di intenti, assume una valenza mondiale sul piano della lotta alle navi che eludono le norme di sicurezza.

Da segnalare le difficoltà di attuazione, nel nostro Paese, del capitolo IV della Convenzione relativamente al sistema globale di comunicazioni in mare, il GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*), data la necessità di mettere a punto il sistema delle comunicazioni satellitari.

Per quanto riguarda i provvedimenti comunitari, la tendenza è di creare condizioni armonizzate di sicurezza in Europa. Da rilevare che solo da pochi anni la materia è diventata di interesse in sede comunitaria. La produzione normativa è notevole e le direttive europee acquistano una particolare valenza perché obbligano ad un maggior rigore nell'applicazione delle norme internazionali. Fra le più importanti:

a) la direttiva 94/58/CE del 22 novembre 1994 sui requisiti minimi di addestramento dei marittimi;

b) la direttiva 94/57/CE del 22 novembre 1994 sugli Istituti di classifica e sulla notifica degli stessi alla Comunità europea. La Direttiva è stata recepita con decreto-legge 314 del 3 agosto 1998 e consente agli Istituti di classifica autorizzati dallo Stato e notificati alla Comunità europea di operare anche in altri Stati della comunità;

c) la direttiva 95/21/CE, del 22 novembre 1994 sul *Port State Control* legata al Memorandum di Parigi del 1982 che prevede norme unificate inerenti l'attuazione di principi internazionali relativi alla sicurezza delle navi, alla prevenzione dell'inquinamento, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo, nonché alle modalità di ispezione sulle navi straniere che toccano

un porto nella Comunità. La direttiva è stata recepita in via amministrativa in base alla legge Comunitaria 1995-1997.

d) la direttiva 96/98/Ce del 20 dicembre 1996 sull'equipaggiamento marittimo. È in corso di attuazione. Il suo scopo è quello di incrementare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino, mediante l'applicazione uniforme degli strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento tecnico da sistemare sulle navi, nonché quello di garantire la libera circolazione di detti materiali nell'Unione;

e) la direttiva 98/18/Ce del 18 marzo 1998 innalza gli *standard* di sicurezza delle navi passeggeri e delle unità veloci. È molto importante anche perché la sua applicazione è estensibile alle navi che effettuano navigazione nazionale;

f) la direttiva 98/41/CE del 18 giugno 1998 sulla registrazione dei passeggeri trae origine da grandi disastri, ed è in corso di attuazione. Essa prescrive la registrazione obbligatoria delle persone a bordo di navi passeggeri che effettuano navigazioni fra porti distanti non meno di 20 miglia. In caso di incidente della nave, l'identità delle persone a bordo può rivelarsi utile ai fini del soccorso. La direttiva è applicabile anche alle navi passeggeri e traghetti che effettuano navigazione nazionale, costiera o locale.

Per quanto riguarda la normativa interna, la sicurezza della navigazione trova la sua fonte principale nella legge n. 616 del 5 giugno 1962, cui hanno fatto seguito i relativi regolamenti di sicurezza, fra cui il decreto del Presidente della Repubblica n. 435 dell'8 novembre 1991. Da rilevare che il Parlamento ha approvato la legge n. 485 del 31 dicembre 1998 «Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo» che prevede norme estremamente importanti per la sicurezza dei trasporti marittimi.

La legislazione citata individua gli strumenti (il Comitato centrale per la sicu-

rezza, la Commissione, compartimentale di sicurezza) di esecuzione degli accertamenti, di diverso genere a seconda del tipo di nave (da passeggeri, da carico, petroliere, chimichiere, gasiere) e del tipo di navigazione (nazionale, locale, speciale).

Nel complesso, risulta positiva la partecipazione dell'Amministrazione italiana alla formazione della normativa a livello internazionale, nonché la prassi, recentemente instaurata, con un'inversione di tendenza rispetto al passato, di un più rapido recepimento nella legislazione interna della normativa internazionale, talvolta, addirittura, anticipandola ed estendendo alla navigazione nazionale norme inerenti la navigazione internazionale.

Si tratta, dunque, di verificare l'attuazione effettiva delle norme sulla sicurezza, di conoscere i piani di controllo da attuare ed attuati, di verificare i modelli organizzativi messi a punto.

Il problema fondamentale è creare le condizioni perché la sicurezza marittima e portuale assuma la valenza di un « sistema » da realizzare tanto a terra, quanto in mare, affermando una forte « cultura della sicurezza » all'interno di un settore fortemente competitivo e basato sulla concorrenza, capovolgendo la vecchia concezione indirizzata a considerare la sicurezza un costo improprio, un accessorio, anziché una forma di investimento che offre garanzia di qualità al servizio, oltre a ridurre l'incidenza dei sinistri ed abbattere i relativi costi che possono essere enormi, come nel caso di perdite di vite umane.

Sul piano più strettamente operativo, in Italia, è in corso di realizzazione una rete di stazioni di controllo del traffico marittimo VTS (*Vessel traffic system*), un sistema di vigilanza per la navigazione che permette di seguire la nave nell'intero corso della navigazione con la segnalazione di possibili incroci con altri mezzi od ostacoli, da installare nei principali punti strategici della costa italiana. Il sistema, che è impegnativo sul piano dell'utilizzo delle risorse dovrebbe divenire prossimamente operativo nello Stretto di Messina.

Il lavoro da fare è tanto e non facile. L'obiettivo è di impedire la navigazione a tutti coloro che operano in condizioni inferiori al minimo delle norme di sicurezza e di realizzare le migliori condizioni per la prevenzione degli incidenti e l'organizzazione dei soccorsi nel caso in cui questi si verificano.

5) *Linee di un successivo intervento legislativo.*

Come evidenziato, la normativa in materia di sicurezza della navigazione è sicuramente indice della crescente attenzione per i temi della salvaguardia della vita umana in mare e della sicurezza della nave. Il continuo evolvere della normativa, spesso in attuazione di convenzioni internazionali, evidenzia, la dimensione globale della « questione sicurezza » ed il rilievo prioritario alla stessa riservato nelle varie sedi, internazionale, comunitaria e nazionale.

Se, quindi, ad un primo approccio, la materia sembra già sufficientemente regolamentata, l'indagine conoscitiva ha evidenziato le tragiche conseguenze che possono scaturire dalla sommatoria di singoli accadimenti.

Non appare inoltre secondario, in presenza di una specifica normativa, l'accertamento - in concreto - di come la stessa possa efficacemente operare.

L'indagine condotta dalla Commissione ha reso evidente la necessità di un chiaro indirizzo politico che possa orientare e stimolare le attività connesse alla sicurezza della navigazione, della salvaguardia della vita umana in mare ed alla tutela dell'ambiente.

Sembra opportuno definire i seguenti indirizzi che possano costituire orientamento anche per la futura attività normativa, con riferimento a specifiche aree di intervento.

a) *Formazione.*

Elemento essenziale per rendere effettivamente operative le norme in materia di sicurezza, la formazione degli equipaggi

è in buona parte disciplinata dalla richiamata Convenzione siglata in occasione della Conferenza internazionale sugli *standard* di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per marittimi (STCW).

L'integrale recepimento delle risoluzioni che costituiscono gli emendamenti del 1995 alla Convenzione, non ancora interamente trasfusa nell'ordinamento interno, costituisce sicuramente il primo obiettivo da conseguire. Occorre tener conto dell'esigenza di avviare programmi di formazione che valutino gli effetti dell'introduzione del cosiddetto « doppio registro » sulla composizione degli equipaggi. La circostanza che parte dell'equipaggio possa provenire da Paesi extracomunitari rende ancora più stringente l'esigenza di una formazione adeguata che favorisca la migliore integrazione operativa del personale imbarcato.

b) Misure di sicurezza e certificazioni.

La materia appare diffusamente regolamentata anche da convenzioni internazionali. La disciplina che presiede al sistema delle visite di controllo e delle varie certificazioni sembra offrire idonee garanzie in ordine alla sicurezza delle varie tipologie di navi. L'indagine conoscitiva ha, tuttavia, evidenziato che navi passeggeri, pur in possesso della certificazione attestante l'esito positivo dei prescritti controlli, possono svolgere attività di trasporto di persone in presenza di disfunzioni negli apparati tecnici che presiedono alla sicurezza, come avvenuto nella vicenda del traghetto Moby Prince. Ne consegue, l'esigenza di assicurare un più efficace e penetrante sistema di controlli che assicuri il rigoroso accertamento dei requisiti richiesti. Appare altresì opportuno verificare la congruità dell'attuale assetto normativo del Registro Italiano Navale, risalente al decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, con la direttiva 94/57, con particolare riferimento alla composizione dei suoi organi direttivi. Tra l'altro, occorre ricordare che sulla base della di-

rettiva comunitaria 94/57 sopra menzionata, che è stata recepita dal nostro Paese, lo Stato deve delegare i propri poteri in materia di sicurezza della nave agli enti di classifica riconosciuti in Europa su base non discriminatoria.

Sembra, in particolare, necessario un più penetrante sistema di controllo sulle navi abilitate esclusivamente alla navigazione nazionale, costiera e locale.

Per la medesima finalità, di rendere più stringenti le norme di sicurezza, sembra opportuno accelerare il recepimento della direttiva comunitaria 98/18/CE relativa alla sicurezza delle navi passeggeri e « ro-ro ». Una particolare attenzione, sui temi della sicurezza nella navigazione va posta al ruolo dei servizi tecnico-nautici sui quali è opportuna una riflessione.

Risulta certamente utile affermare anche la necessità di un'applicazione rigorosa della Convenzione O.I.L. n. 28 del 1926 e successive revisioni, nonché del regolamento applicativo del decreto legislativo n. 626/94 per i mezzi nautici, come da delega legislativa al Governo recentemente approvata dal Parlamento. L'ultima revisione, del 1996, della Convenzione n. 28 che riguarda l'ispezione a bordo delle navi per effettuare verifiche in materia di condizioni di lavoro dei marittimi, prevede l'istituzione, da parte delle autorità competenti, di un « corpo » di ispettori, nonché l'adozione della Convenzione O.I.L. n. 147 « condizioni minime a bordo delle navi ». In una prima stesura del testo del decreto-legge n. 457 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1998, il Governo aveva previsto l'istituzione degli « ispettori del lavoro marittimo », figure che potrebbero agire di concerto con gli ispettori del « *Port State Control* » per aumentare la potenzialità dei controlli. Appare, inoltre, utile l'applicazione del decreto legislativo n. 626 ai mezzi nautici come strumento legislativo delle ispezioni, da estendere anche alle navi straniere.

c) Controlli da parte degli Stati costieri.

Il controllo dello Stato di approdo, in attuazione del Memorandum di Parigi,

prevede l'obbligo di visitare almeno il 25 per cento delle navi che fanno scalo nei Paesi aderenti al trattato.

I dati disponibili per il 1997 mostrano una percentuale di visite superiore a quella indicata. Occorre tuttavia evidenziare che tale soglia percentuale è assolutamente insufficiente. La effettiva attività ispettiva, andrebbe, inoltre, riferita al contesto complessivo dei traffici ed al livello qualitativo medio delle flotte dei Paesi con i quali sono più intensi gli scambi.

L'impegno del Paese diretto a favorire il cabotaggio delle merci con trasferimento via mare di quote consistenti del relativo traffico, che ora in buona parte ha luogo su strada, e la liberalizzazione del cabotaggio marittimo confermano la necessità di predisporre un efficiente sistema di controllo e di vigilanza del trasporto marittimo.

L'attività di vigilanza è svolta dal Corpo delle capitanerie di porto.

Poiché diversi sono gli organismi che svolgono le funzioni di controllo sul mare, risulta utile chiarire ulteriormente i limiti operativi e di ogni singolo organismo definendo i mezzi finanziari e gli organici del personale addetto ai vari compiti. Al riguardo, sembra opportuno predisporre forme di periodico monitoraggio e di pubblicità dei risultati delle attività espletate per individuare linee di tendenza ed eventualmente definire idonei indirizzi.

A tale prospettiva sembra orientata l'attività di controllo prevista per le navi *sub-standard*, oggetto della « Dichiarazione ministeriale congiunta » di Vancouver del 25 marzo 1998 richiamata. Da ricordare che alcuni dei temi cardine di tale documento risiedono infatti in una più intensa ed efficiente collaborazione tra le amministrazioni interessate, con scambi di informazioni tra sistemi informatici, nell'istituzione di maggiori e più idonei controlli sulle proprie navi nonché nell'attuazione di campagne ispettive in particolare dirette a verificare la corretta applicazione della normativa di sicurezza a bordo delle navi.

Quanto alla disciplina delle ispezioni sulle navi, dovrebbe essere accelerata la trasposizione nell'ordinamento interno della direttiva 95/21/CE sul *Port State Control* sopra menzionata. L'attuazione di tale disciplina appare di rilievo strategico sia per l'attuale fase politica di molti Paesi rivieraschi del Mediterraneo, sia per la posizione geografica dell'Italia, nonché per la tutela della bandiera nazionale rispetto alla concorrenza sleale praticata da armatori che utilizzano navi *sub-standard*. Particolare attenzione va posta anche al fenomeno degli armatori fantasma in paesi di comodo. Per questo, occorre applicare integralmente il punto 1.1.2 dell'I.S.M. *Code* e procedere alle visite di P.S.C.

Compiti che, per la loro particolare complessità e delicatezza, richiedono una adeguata organizzazione delle strutture preposte ed un coordinamento tra le stesse.

Appaiono utili interventi normativi diretti ad agevolare la definizione di una normativa che, in coerenza con gli indirizzi definiti in sede comunitaria nell'ambito della « Campagna per il trasporto marittimo di qualità » (*Quality shipping*), stabiliscano regole di condotta per gli operatori, scoraggiando e sopsingendo fuori mercato coloro che operano con unità sotto *standard*.

Uno degli strumenti individuati a livello internazionale per perseguire tale risultato, risiede in un sistema di pubblicità che, accrescendo la trasparenza del settore, potrebbe già costituire una forma di tutela per gli utenti.

d) Ricerca e standard nella costruzione.

La definizione di gran parte del tessuto normativo in sede comunitaria o internazionale deve prevedere diverse forme di intervento tra loro coordinate. Per questo occorre definire chiari indirizzi per il nostro Paese. Appare, inoltre opportuno favorire forme di ricerca applicata per individuare nuovi apparati di sicurezza che incrementino la sicurezza a bordo delle navi. Tale aspetto appare ancor più

di rilievo in presenza di una significativa evoluzione del modello di trasporto delle merci e dei passeggeri via mare, sempre più orientato ad un sistema veloce.

Occorre, poi, intervenire per fronteggiare una serie di rischi - emersi anche nel corso dell'indagine - relativamente ai sistemi di sicurezza delle navi nel caso di incendi provenienti dall'esterno. La tragedia della Moby Prince costituisce una tragica testimonianza.

Un ulteriore aspetto della sicurezza a bordo riguarda il tema degli apparati di sicurezza per il trasporto di merci o sostanze pericolose. Al riguardo, oltre a prevedere la necessità di dotare le navi della idonea strumentazione di sicurezza, occorrerà assicurare una precisa informazione degli utenti e definire una rigorosa disciplina.

e) Sistemi di controllo in mare.

È stata ormai definita la scelta per il sistema di controllo integrato del traffico in mare VTS (*Vessel traffic system*). Si richiede ora, a più di cinque anni dalle conclusioni dello studio effettuato dalla Commissione tecnica ministeriale, il passaggio ad una fase di attuazione attraverso programmi incentrati sull'esperienza, le professionalità, l'indicazione dei mezzi finanziari. Appare prioritaria la realizzazione di un sistema che consenta di apprestare efficace assistenza al traffico nei mari che circondano il Paese. In tale contesto, occorre definire forme di coordinamento anche con i sistemi degli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, oltre a prevedere piani per la messa in

sicurezza dei porti, in coerenza con gli strumenti di programmazione delle aree portuali, secondo modelli già da tempo realizzati, ad esempio nel porto di Ravenna, nonché a realizzare infrastrutture dedicate al controllo e alla gestione del traffico marittimo e portuale, individuando le necessarie dotazione finanziarie e gli eventuali supporti tecnici e procedurali.

Sotto distinto profilo, occorre procedere ad un sistema coordinato di mappatura del mare, secondo una pianificazione integrata, per individuare le aree a maggiore rischio, le correnti di traffico, le aree di fonda in modo da predefinire, per quanto possibile, procedure operative che consentano di ridurre l'incidenza e, comunque, governare situazioni di emergenza in relazione a singoli spazi di mare. Tale pianificazione dovrebbe costituire la premessa per integrare e coordinare interventi e competenze in materia di sicurezza, sia nell'ambito portuale che all'esterno dello stesso.

Per consentire di predisporre idonei interventi legislativi, appare opportuna una periodica informazione al Parlamento da parte del Governo sul progressivo allineamento agli obiettivi prefissati e sui risultati raggiunti dal nostro Paese. Oggetto di tale periodica comunicazione dovrebbe essere anche lo stato di attuazione e gestione del Piano nazionale per il soccorso in mare, definito in attuazione della Convenzione di Amburgo del 1979, con particolare riferimento alle condizioni ed alle risultanze delle attività di esercitazione ivi previste.

ALLEGATO 2

Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città
(Testo unificato C. 259 e abbinate)

PARERE DEL RELATORE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione, trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato il testo unificato recante: « Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città » (C. 259 e abb.),

rilevato il valore di una legge che promuove un equilibrio tra tempi di lavoro, cura, formazione, nonché l'importanza che la legge stessa assegna al piano territoriali degli orari con il compito di ricomporre in modo armonico i sistemi-orari dei diversi servizi urbani;

considerato che una buona organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale ha un'importanza essenziale ai fini dell'organizzazione complessiva della città in termini di qualità della vita, di rispetto dei diritti dei cittadini, di coesione sociale, di tutela dell'ambiente e della sicurezza, nonché di miglioramento della competitività dei sistemi economici locali e di sviluppo compatibile;

tenuto conto dei numerosi provvedimenti approvati di recente ovvero all'esame del Parlamento (il decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 « Conferimento alle regioni ed enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale », emanato in attuazione della delega legislativa al Governo, la legge n. 194 del 18 giugno 1998 recante « Interventi nel settore dei trasporti », il disegno di legge n. 5507 « Interventi nel

settore dei trasporti » all'attenzione attualmente della IX Commissione) diretti ad assicurare un sistema di trasporto pubblico locale moderno ed efficiente;

rilevato che, con la riforma del trasporto pubblico locale si è provveduto a superare la frammentazione delle competenze e la separazione delle modalità di trasporto con l'apertura di un processo concreto di federalismo fondato sulla responsabilità delle regioni e degli enti locali e finalizzato all'ammodernamento dei sistemi di trasporto locale;

evidenziato che il Governo sta concorrendo al risanamento delle aziende di trasporto ed incentivando, con sostegni economici il rinnovo dei parchi circolanti, l'uso di mezzi a trazione elettrica da utilizzare nei centri storici e nelle isole pedonali, l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale, nonché l'uso delle tramvie e di altri sistemi di trasporto rapido di massa la cui realizzazione può essere facilitata anche da procedure semplificate;

preso atto del fatto che sono da incentivare interventi per percorsi ciclo-pedonabili, corsie protette, parcheggi, punti di sosta e di scambio, taxi collettivi, sistemi innovativi di controllo e gestione del traffico;

valutato positivamente che la legge, all'interno di processi di qualificazione dell'organizzazione urbana che migliori la vita dei cittadini riconsegnando loro il

tempo, individui come elemento fondamentale un sistema di trasporto pubblico locale vicino ai cittadini, costruito secondo gli indirizzi del Libro verde dell'Unione europea, come rete dei cittadini, capace di rispondere alle esigenze di città vivibili, meno inquinate, collegate con altre comunità, rispettose dell'ambiente storico-naturalistico, in cui sia garantito il diritto alla mobilità ai cittadini tramite strutture e mezzi facilmente accessibili, distribuiti sul territorio e confortevoli con tariffe trasparenti che rendano agevole l'accesso, rispettivamente, all'attività lavorativa e d'intrapresa, ai servizi sanitari, culturali, amministrativi, all'istruzione ed al tempo libero, consentendo di rafforzare nel tempo relazioni, legami e coesione sociale;

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito la possibilità prevedere che le risorse di cui

al « fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città » siano assegnate prioritariamente:

a) ai comuni che abbiano elaborato piani del traffico e della mobilità;

b) ai comuni che abbiano individuato nelle linee tramviarie rapide, nei metrò leggeri, uno strumento di qualificazione dell'intero sistema di trasporto pubblico locale;

c) ai comuni che abbiano indirizzato parte delle risorse ad interventi innovativi: percorso ciclo-pedonabili, accessi ai centri storici, parcheggi, punti di sosta e di scambio, taxi collettivi;

d) ai comuni che abbiano utilizzato almeno il 5 per cento dei contributi assegnati dalla legge n. 194 del 18 giugno 1998 per l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della stessa legge.

ALLEGATO 3

Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza.

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni,

esaminato il Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

esaminati i criteri, le modalità, i tempi e le risorse destinate agli interventi per la soppressione dei passaggi a livello e per il potenziamento e l'ammodernamento di itinerari di particolare rilevanza;

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) nel piano di soppressione dei passaggi a livello - ai fini della individuazione degli interventi sulle principali linee regionali - sia riconosciuta priorità alle opere sostitutive di passaggi a livello che, per numero e frequenza di treni e volume medio del traffico stradale, costituiscono situazioni di elevata criticità, in particolare nelle città capoluogo di provincia;

b) sia valutata, nella programmazione dei successivi interventi, l'opportunità di un impiego maggiormente concen-

trato su specifici interventi delle risorse finanziarie assegnate, in modo tale da evitare interventi parziali e facendo comunque salva l'esigenza di un adeguato riequilibrio infrastrutturale sul territorio nazionale;

c) siano in ogni caso sollecitamente indicate le ulteriori risorse per il completamento degli interventi previsti per il potenziamento e l'ammodernamento di taluni itinerari ferroviari, ai quali il piano destina una quota di risorse tali da consentire solo la realizzazione di fasi funzionali;

d) gli interventi previsti nel piano siano avviati al più presto e siano completati nei tempi stabiliti. A tal fine è opportuno che il Governo presenti una relazione annuale sull'attuazione del piano e sullo stato di avanzamento delle opere;

e) per gli interventi ricompresi nella voce generica « principali direttrici e itinerari alternativi » destinati al potenziamento degli impianti per il traffico merci, nonché per quelli destinati a spese varie per studi e sperimentazioni, siano indicati gli interventi e le aree interessate dagli stessi.

ALLEGATO 4

Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza.

PARERE DEL RELATORE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni,

esaminato il Piano relativo alla soppressione dei passaggi a livello, nonché agli interventi di potenziamento ed ammodernamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

esaminati i criteri, le modalità, i tempi e le risorse destinate agli interventi per la soppressione dei passaggi a livello e per il potenziamento e l'ammodernamento di itinerari di particolare rilevanza;

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) nel piano di soppressione dei passaggi a livello - ai fini della individuazione degli interventi sulle principali linee regionali - sia riconosciuta priorità alle opere sostitutive di passaggi a livello che, per numero e frequenza di treni e volume medio del traffico stradale, costituiscono situazioni di elevata criticità, in particolare nelle città capoluogo di provincia, favorendo altresì la tempestiva realizzazione degli interventi;

b) sia valutata, nella programmazione dei successivi interventi, l'opportunità di un impiego maggiormente concentrato delle risorse finanziarie assegnate, in

modo tale da evitare interventi parziali e facendo comunque salva l'esigenza di un adeguato riequilibrio infrastrutturale sul territorio nazionale;

c) siano in ogni caso sollecitamente indicate le ulteriori risorse per il completamento degli interventi previsti per il potenziamento e l'ammodernamento di taluni itinerari ferroviari, ai quali il piano destina una quota di risorse tali da consentire solo la realizzazione di fasi funzionali;

d) gli interventi previsti nel piano siano strettamente connessi con gli interventi da prevedere per la rete del trasporto pubblico regionale e locale;

e) gli interventi previsti nel piano siano avviati al più presto e siano completati nei tempi stabiliti. A tal fine è opportuno che il Governo presenti una relazione annuale sull'attuazione del piano e sullo stato di avanzamento delle opere.

f) per gli interventi ricompresi nella voce generica « principali direttrici e itinerari alternativi » destinati al potenziamento degli impianti per il traffico merci, nonché per quelli destinati a spese varie per studi e sperimentazioni, siano indicati dettagliatamente gli interventi e le aree interessate dagli stessi, promuovendo un adeguato riequilibrio infrastrutturale sul territorio nazionale;