



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Confitarma

# Audizione

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)  
Camera dei Deputati

Roma, 12 febbraio 2020

## **AUDIZIONE**

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Camera dei Deputati

### **Oggetto:**

- A. schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (Atto n. 139);
- B. schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (Atto n. 140);
- C. schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (Atto n. 148).

**A. Direttiva (UE) 2017/2110 del 15 novembre 2017 (Atto 139)**

Sul punto Confitarma non ha, al momento, osservazioni da segnalare.

\*\*\*

**B. Direttiva (UE) 2017/2108 del 15 novembre 2017 (atto 140)**

La Direttiva 2017/2018, che modifica la direttiva 2009/45/CE, nasce dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza (*safety*) delle navi da passeggeri nell'Unione europea. Confitarma condivide e apprezza l'obiettivo perseguito dalla Direttiva in parola di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione.

**In tema di Persone a Mobilità Ridotta (PMR)** lo schema di decreto legislativo di attuazione prevede l'introduzione di alcune modifiche al D.lgs. n. 45/2000.

In particolare, l'art. 6 dello schema di decreto<sup>1</sup> introduce il concetto della “**verifica di conformità**”, da parte dell'ente tecnico, delle nuove navi e dell'adeguamento delle navi esistenti ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta (PMR).

**Confitarma auspica l'adozione del provvedimento nei tempi più celeri possibili.**

\*\*\*

---

<sup>1</sup> **ART.6 – Modifiche all'articolo 4 ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45**

All'articolo 4-ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. al comma 2, le parole "L'amministrazione" sono sostituite dalle seguenti: "il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";
- b. al comma 3, le parole ", da comunicare alla Commissione europea entro il 17 maggio 2005" sono soppresse;
- c. il comma 4 è abrogato;
- d. il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Le verifiche della conformità delle navi nuove e dell'adeguamento delle navi esistenti alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico"

### **C. Direttiva (UE) 2017/2109 del 15 novembre 2017 (Atto 148)**

La Direttiva 2017/2109 modifica la 98/41/CE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri allo scopo di aggiornare i requisiti esistenti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e del personale di bordo delle navi (da passeggeri), al fine di migliorare i livelli di sicurezza. In particolare, la novellata normativa introduce nuovi elementi di informazione: la nazionalità delle persone a bordo e un numero di contatto in caso di emergenza.

Tutte le informazioni raccolte dovranno essere conservate in sicurezza fino al termine del viaggio o, in caso di incidente, sino alla conclusione del procedimento giudiziario.

In proposito, rileviamo due specifiche criticità in relazione all'articolo 5 (Informazioni sulle persone a bordo)<sup>2</sup> dello schema di Decreto Legislativo (Atto n. 148):

#### **1. numero di contatto in caso di emergenza**

L'articolo in parola prevede che sulle navi da passeggeri in partenza da porti nazionali che effettuano viaggi la cui distanza dal porto di partenza a quello di scalo successivo supera le venti miglia siano registrate le seguenti informazioni:

- a. cognome, nome, genere, nazionalità, data di nascita delle persone a bordo;
- b. cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;
- c. un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.**

---

#### **<sup>2</sup> ART.5 (Informazioni sulle persone a bordo)**

1. Sulle navi da passeggeri in partenza da porti nazionali che effettuano viaggi la cui distanza dal porto di partenza a quello di scalo successivo supera venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni:
  - a. cognome, nome, genere, nazionalità, data di nascita delle persone a bordo;
  - b. cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;
  - c. un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.
2. Le informazioni di cui al comma 1 sono raccolte prima della partenza e dichiarate, secondo quanto disposto dall'articolo 6, commi 3 e 4, nell'interfaccia unica nazionale alla partenza della nave, e comunque non oltre quindici minuti dopo la sua partenza.

In particolare, con riferimento alla lettera c), considerando che la Direttiva 2017/2109 lascia al singolo Stato la facoltà di prevedere l'obbligo di registrazione di un numero di contatto in caso di emergenza, **auspichiamo che tale previsione venga eliminata dallo schema di Decreto Legislativo di attuazione.** Infatti, qualora fosse mantenuta, sarà necessario modificare i sistemi di prenotazione e gli altri sistemi collegati al *booking* centrale, nonché il sistema PMIS (sistema attraverso il quale vengono effettuate le comunicazioni nave-terra) inserendo un campo aggiuntivo. Tale complessità, a nostro parere, non è giustificata da una reale necessità dei passeggeri e determinerà un ulteriore aggravio delle operazioni di imbarco. Infatti, visto che tali numeri di contatto verrebbero forniti al momento della prenotazione (che può avvenire anche mesi prima) potrebbero non essere più validi al momento del viaggio. Ciò costringerebbe gli operatori di bordo ad intervenire in tempo reale per l'aggiornamento di tale recapito, con evidenti rallentamenti delle operazioni di registrazione. Infatti, va considerato che la normativa riguarda anche unità navali che, durante i periodi di punta, trasportano diverse migliaia di passeggeri e centinaia di TIR e auto al seguito, a viaggio. Peraltro, la Direttiva (e anche l'Atto n.148) riduce da trenta a quindici minuti le tempistiche di effettuazione delle operazioni di registrazione alla partenza.

## **2. riduzione da 30 a 15 minuti del termine per le comunicazioni relative alla registrazione dei passeggeri**

Passando alla seconda criticità relativa all'articolo 5 dello schema di Decreto Legislativo, segnaliamo che la riduzione da 30 a 15 minuti del termine entro cui comunicare le informazioni registrate ai sensi del comma 1 (cognome, nome, genere, nazionalità, data di nascita delle persone a bordo, necessità di cure e numero di contatto in caso di emergenza) attraverso l'interfaccia unica nazionale (PMIS) non è, a nostro parere anche in questo caso, giustificata da una reale necessità dei passeggeri e determinerà un ulteriore aggravio delle operazioni di imbarco.

Nel preambolo della Direttiva 2017/2109 tale riduzione viene giustificata in virtù dei “miglioramenti nei mezzi elettronici di registrazione dei dati”. Tale miglioramento, a nostro parere, non considera la complessità delle operazioni di imbarco e partenza delle navi, in particolare dei traghetti Ro/Ro.

A tal proposito, solleviamo forti perplessità circa tale riduzione in quanto il termine anteriormente stabilito dalla Direttiva 98/41/CE di 30 minuti già risultava problematico da rispettare visto che le operazioni legate all'imbarco e alla verifica delle generalità delle persone a bordo riguardano, come sopra detto, anche alcune migliaia di passeggeri e centinaia di auto e TIR con autista. Peraltro, per il trasporto merci gli imbarchi avvengono anche sulla base di *waiting list* in ragione delle effettive disponibilità di spazi a bordo. In tali casi le informazioni possono essere raccolte solo alla chiusura dei portelloni e delle rampe di accesso.

A nostro parere, il Governo italiano, nell'attuare la Direttiva 2017/2109, potrebbe richiedere alla Commissione la possibilità di prorogare fino ad un'ora il termine suddetto definito dall'art.5 paragrafo 2 della Direttiva (recepito nello schema di Decreto Legislativo), come peraltro la norma europea già concede a Germania, Danimarca e Svezia per i viaggi da e verso le isole Helgoland e Bornholm.

Infatti, la Direttiva 2017/2109 prevede la possibilità di concedere esenzioni alle previsioni del sopracitato articolo 5 paragrafo 2, nello specifico all'articolo 9, paragrafo 3, lettera a) ove afferma che “*lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni dagli obblighi di cui all'articolo 5*” è disciplinata dal successivo.

**Per tutto quanto sopra, auspichiamo che il Governo italiano usufruisca della facoltà concessa all'articolo 9, paragrafo 3, lettera a) dalla Direttiva 2017/2109 e disponga nel Decreto Legislativo di attuazione l'esenzione dal rispetto del termine previsto di 15 minuti, ripristinando quello di 30 minuti stabilito dalla Direttiva 98/41, per i collegamenti marittimi con le isole italiane che distano oltre 20 miglia dal Continente.**



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori