

# **Memoria ASSARMATORI**

## Senato della Repubblica

### 14<sup>a</sup> Commissione permanente (Politiche dell'Unione Europea)

Onorevole Presidente, onorevoli senatori,

nel nostro Paese, connotato da una importante insularità (la più grande comunità insulare Europea) lavora la più grande flotta di traghetti e mezzi veloci del mondo. Da ciò deriva la necessità di porre la massima attenzione ai temi trattati posto che, a differenza di altri stati membri, l'Italia è in prima linea nella definizione degli standard di sicurezza e le conseguenze di una mancata attuazione delle direttive e della legislazione, nel suo complesso attinente ad un tema delicato come la sicurezza, sarebbero per il nostro Paese certamente più impattanti rispetto ad altri. Passando al testo della legge delega, evidenziamo che gli articoli di interesse della nostra associazione sono il 16, 17 e 18. Nello specifico:

**L'articolo 16** contiene principi e criteri specifici di delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2108, relativa alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>1</sup>.

In Italia – proprio per la particolarità morfologica e geografica (grande presenza di isole) sono presenti molte unità costruite in alluminio, in lega leggera o vetroresina, ovvero unità di piccole dimensioni (minori di 24 metri).

Dall'entrata in vigore della nuova normativa, e comunque entro il 2025, le strutture di una parte di queste unità dovranno essere soggette ad importanti e costosi lavori di adeguamento tecnico (secondo quanto definito da specifiche normative di costruzione), ovvero le stesse dovranno essere ritirate dal servizio.

La Direttiva UE 2017/2108, impatta senz'altro sul DPR 435/91 che è, come si è visto, lo strumento tecnico della legislazione interna che detta le regole sulla sicurezza (è l'antesignano della direttiva).

Tuttavia, per una parte delle unità costruite in alluminio, per quelle costruite in lega leggera o vetroresina ovvero per quelle inferiori ai 24 metri, esse NON rientrano nel campo di applicazione della Direttiva 2017/2108 ma restano regolate dal DPR n. 435 del 1991<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> DIRETTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

<sup>2</sup> Vds. art. 2.3, lettera a) 3° alinea della Direttiva 2017/2109.

In Italia tale omissione ha un certo impatto poiché le norme sulla sicurezza per tali unità, che sono moltissime, resterebbero pertanto regolate dal richiamato DPR 435/91. Tale norma, per alcuni aspetti, può considerarsi obsoleta dato lo sviluppo dei materiali e della costruzione navale evoluto dalla sua originaria emanazione.

In tale contesto matura l'opportunità affinché, nell'ambito dell'articolo 16, comma 1, lettera b) Disegno di legge in esame, sia menzionato il ruolo di regolatore del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, soggetto altamente competente e già attivo in materia in quanto è l'Organo preposto ai controlli e ai rilasci delle certificazioni di sicurezza. Ciò al fine di evitare sovrapposizione di competenze che potrebbero rallentare i processi ovvero determinare errori o manchevolezze.

**L'articolo 17** reca i principi e i criteri direttivi specifici per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri e all'identificazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri. La normativa è finalizzata a incrementare e rendere tempestive le informazioni sul numero o l'identità delle persone a bordo di una nave, anche alla luce dei progressi tecnologici significativi realizzati nel corso degli ultimi anni per quanto riguarda i mezzi di comunicazione e di memorizzazione dei dati sui movimenti delle navi, che facilitano l'accesso alle informazioni relative a un numero significativo di passeggeri in caso di emergenza o in seguito a un incidente in mare<sup>3</sup>.

Con riferimento a questo articolo, relativo alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o partenza da porti degli Stati membri, la precedente normativa prevedeva che le società di gestione si dotassero di un sistema di conteggio e di registrazione dei dati personali delle persone presenti a bordo che fosse approvato e verificato dall'Autorità Marittima Competente. Ciò a valere per le navi impiegate tra porti che fossero ad una distanza superiore alle 20 miglia nautiche.

Le informazioni sui passeggeri dovevano poi essere trasmesse a terra alla Autorità Marittima dalla persona addetta dalla compagnia di navigazione alla registrazione dei passeggeri, entro 30 minuti dalla partenza della nave.

La nuova normativa non richiede che il sistema sia approvato dall'amministrazione marittima, ma che le informazioni sui passeggeri siano raccolte prima della partenza della nave ed inserite nella cd. "Interfaccia Unica Nazionale" al momento della partenza e, in ogni caso, non oltre 15 minuti dalla partenza stessa. Sebbene tale procedura semplifichi le operazioni di trasmissione dei dati, e in tale ottica la nostra posizione ci vede favorevoli, suggeriamo di voler considerare il ripristino dei 30 minuti dalla partenza della nave previsti dalla normativa precedente.

---

<sup>3</sup> DIRETTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del consiglio, 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 del parlamento europeo e del consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli stati membri.

In relazione alle sanzioni penali e/o amministrative previste nella legge delega, sarebbe opportuno chiarire con maggiore precisione i criteri con cui dette sanzioni verrebbero irrogate.

Relativamente alla previsione di cui al comma 3, potrebbe non essere congruente con quanto previsto dal comma 1, lettera b), particolarmente in relazione alla "richiesta di adeguare il sistema AIS Nazionale (Automatic Identification System)" la cui attuazione potrebbe richiedere investimenti in termini di risorse umane e strumentali.

**L'articolo 18**, infine, reca principi e criteri direttivi specifici per l'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. La direttiva aggiorna la normativa finalizzata a garantire la sicurezza delle predette unità navali e a evitare distorsioni della concorrenza<sup>4</sup>.

Il dispositivo di legge precedente (direttiva 1999/35/CE), che verrà abrogato, prevedeva che per le navi traghetto ro ro e le unità veloci da passeggeri in servizio di linea (senza distinzioni di navigazione) vi fosse un regime di visita ispettivo costituito da:

- una documentazione, in capo alla società di navigazione, che faceva seguito ad una verifica iniziale e che elencava le linee di navigazione autorizzate; qualora la società intendesse effettuare servizi diversi da quelli autorizzati era soggetta ad una nuova visita ed al rilascio di una nuova attestazione, oppure doveva essere riconosciuta dall'autorità marittima competente l'equivalenza della nuova linea di navigazione con una tra quelle già autorizzate;
- certificazione delle navi adibite alle varie linee di navigazione con attestazione di verifica iniziale; anche in questo caso (fatti salvi i casi di sostituzione in emergenza di una nave secondo le modalità previste) l'inserimento della nave su una linea diversa da quelle autorizzate implicava una nuova visita di verifica oppure il riconoscimento da parte dell'autorità marittima dell'equivalenza;
- una visita specifica iniziale per le navi (spesso contestuale alla visita di verifica iniziale) seguita da visite periodiche e intermedie in esercizio.

Il nuovo regime semplifica notevolmente le procedure limitando la visita iniziale alle sole navi di classe tra le varie tipologie di traffico<sup>5</sup> (facendo salve le unità minori) a cui sono adibite

---

<sup>4</sup> DIRETTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 novembre 2017 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 e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

<sup>5</sup> Art. 3. *Classi di navi da passeggeri e categorie di unità veloci da passeggeri, di cui al D.L. n. 45 del 2000.*

"1. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:

"classe A": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;

"classe B": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;

"classe C": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;

"classe D": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.

2. Le unità veloci da passeggeri sono suddivise nelle seguenti categorie:

a) "Unità di categoria A": qualunque unità veloce da passeggeri:

1. che operi su di un percorso in cui si sia dimostrato, a soddisfazione degli Stati di bandiera e dei porti interessati, che esiste un'alta probabilità, in caso di evacuazione in qualsiasi punto del percorso, che passeggeri e membri dell'equipaggio possano essere soccorsi in sicurezza entro il minore dei seguenti tempi:

le navi traghetto e le unità veloci da passeggeri in servizio di linea. Una tale semplificazione delle procedure, che non inficiano minimamente la sicurezza della nave e dei suoi passeggeri, non può non avere il plauso della nostra associazione.

---

a) tempo necessario per preservare le persone, che si trovano sui mezzi di salvataggio, dai pericoli di ipotermia, nelle peggiori condizioni ipotizzate,

b) tempo appropriato in relazione alle condizioni ambientali ed alla configurazione geografica della zona del percorso, o

c) quattro ore;

2. che trasporti non più di 450 passeggeri.

b) "Unità di categoria B": qualunque unità veloce da passeggeri diversa da una "Unità di categoria A", con macchinari e sistemi di sicurezza sistemati in modo che, nel caso di un'avaria che interessi qualsiasi macchinario essenziale ed i sistemi di sicurezza di un compartimento, l'unità mantenga la capacità di navigare in sicurezza".