

Roma 09 dicembre 2024

AUDIZIONE INFORMALE DI AIATP, NELL'AMBITO DELL'ESAME CONGIUNTO DELLE DUE PROPOSTE DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SUI DIRITTI DEI PASSEGGERI (COM (2023)752 FINAL E COM (2023)753 FINAL).

MARTEDÌ 3 DICEMBRE 2024, ORE 16, COMMISSIONE TRASPORTI

1. **PREMESSA:** L'AIATP rappresenta un settore composto da circa 1400 navi minori impiegate al 70% in servizi turistici (gite e minicrociere), al 30% in servizi di linea e non di linea e di taxi in acque marittime, lagunari (Venezia) e interne (laghi e fiumi). La difficoltà nell'applicare parte dei Regolamenti posti all'attenzione è dovuta proprio alla tipologia di unità utilizzate che, per le loro ridotte dimensioni, non possono essere sempre munite di spazi e attrezzature adeguate soprattutto per l'imbarco/sbarco di persone con mobilità ridotta, oltre ad approdare località turistiche che non sono, chiaramente, organizzate come i grandi scali per navi da crociera o come gli aeroporti.

In considerazione che tutto il comparto trasporto passeggeri con unità minori movimentata circa 22 milioni di persone all'anno (4 all'interno della laguna veneta), si ritiene opportuno portare all'attenzione di codesta Commissione trasporti le seguenti osservazioni.

2. **DEFINIZIONI:** si ritiene opportuno separare, nella definizione, la "persona con disabilità" da "persona a mobilità ridotta". Questa distinzione si rende necessaria per una migliore applicazione delle norme contenute nel Capo II "Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta" del Regolamento 1177/2010 relativo alle persone che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, in particolare l'articolo 8 comma 1 e articolo 9 comma 1.

Si riporta, a mero esempio, la definizione di cui alla Circolare n. 10/SM emessa dal MIT il 4 gennaio 2007, avente per oggetto: Direttive per l'applicazione degli orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta (PMR): *"persona a mobilità ridotta (PMR): chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli"*. In questa definizione, oltre ad inserire – di fatto – i passeggeri per bambini, ci si riferisce esclusivamente a coloro che necessitano di un ausilio per l'imbarco/sbarco, sosta a bordo che non sia solo la necessità di avere un accompagnatore.

3. **CAP II REGOLAMENTO 1177/2010:** nella gestione delle attività relative alle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, ci si riferisce sempre al vettore e agli operatori di terminal. Come premesso, quasi sempre, le nostre unità

ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI

PIAZZA COLA DI RIENZO n° 92 - 00192 - ROMA (RM) - C.F. 93015840197

presidenza.aiatp@gmail.com - segreteria.aiatp@gmail.com - armatoritransportopasseggeri@pec.it

si trovano ad operari in approdi dove non esistono terminal passeggeri ed anche strutture minime di gestione.

Sarebbe opportuno inserire nel Regolamento una previsione in questo senso che vada a tutelare il vettore nel caso si debbano applicare le disposizioni di cui all'articolo 8.

4. **RIMBORSO INTEGRALE DEL BIGLIETTO:** Le pessime condizioni meteo che hanno interessato la nostra penisola hanno portato molte amministrazioni locali ad emettere ordinanze di chiusura degli approdi che hanno costretto molti vettori al rimborso totale di una notevole quantità di biglietti con un consistente esborso economico dovuto al doppio pagamento delle commissioni bancarie e non solo. Si è trattato di somme considerevoli che hanno inciso negativamente sui modesti bilanci delle società di navigazione.

Sarebbe opportuno prevedere, esclusivamente nel caso di rimborso per cause non imputabili al vettore (condimeteo sfavorevoli, avarie etc), un rimborso parziale del biglietto (magari del 95%).

5. **TARIFFA MULTIMODALE O DA PIATTAFORME DEDICATE:** in molti casi di rimborso del biglietto, il vettore si è trovato a dover risarcire una cifra superiore alla tariffa applicata. Questo è successo anche nel caso di tariffe fisse predeterminate da Enti o amministrazioni locali. Sicuramente siamo incappati in un gestore della piattaforma che sfrutta il famoso fenomeno della "valorizzazione economica della asimmetria informativa". L'asimmetria informativa si verifica quando una parte coinvolta in una transazione dispone di informazioni che non sono condivise o comprese completamente dall'altra parte. Nell'acquisto di beni e servizi, quando una parte ha una maggiore conoscenza, può sfruttare questa superiorità per ottenere vantaggi a scapito dell'altra parte. Le istituzioni regolatorie devono, quindi, giocare un ruolo cruciale nel mitigare gli effetti negativi dell'asimmetria informativa, promuovendo la trasparenza e garantendo che le parti coinvolte abbiano accesso alle informazioni necessarie per prendere decisioni informate.

Pertanto, al fine di tutelare il passeggero dal dover pagare cifre superiori a quelle dovute, magari fissate per legge, sarebbe opportuno fare un richiamo alla necessità di trasparenza e di informazione da parte dei gestori delle richiamate piattaforme.

6. **APPLICAZIONE REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO** relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimediali.

La relazione al Regolamento nell'affrontare il tema della SUSSIDIARIETA' (per la competenza non esclusiva) afferma che il trasporto di passeggeri urbano/a breve distanza non può più essere lasciato alla giurisdizione degli Stati membri.



Al punto 11 delle premesse della proposta di regolamento si riconosce che i vettori che sono PMI *dispongono spesso di risorse ridotte* e che, pertanto, *dovrebbero essere esentati dagli obblighi relativi alla fornitura in tempo reale ai passeggeri multimodali*.

Normalmente le attività a breve raggio sono operate da vettori appartenenti alla categoria delle PMI così come definite dall'allegato 1 al Regolamento (UE) n. 651/2014.

Per quanto concerne poi il comparto rappresentato dall'AIATP si può addirittura parlare, in modo quasi esclusivo, di microimprese di cui all'art. 2.3 del richiamato Allegato 1.

Le due previsioni sembrano essere in contrasto tra di loro, infatti, da una parte si riconosce la difficoltà da parte delle PMI ad assolvere alle richieste del Regolamento, dall'altra si cerca di estendere l'applicazione dello stesso anche al trasporto urbano/a breve distanza che è, quasi totalmente, gestito da PMI.

7. REGOLAMENTO 1177/2010. Articolo 2 Ambito di applicazione.

Al punto 3 e al punto 4 del presente articolo, viene data la possibilità agli Stati membri di effettuare delle deroghe.

In particolare, al punto 3. Si potrà esonerare dall'applicazione del regolamento le navi della navigazione marittima di stazza inferiore alle 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni. Sarebbe opportuno specificare meglio cosa si intende per *trasporti interni*: se trattasi di viaggi all'interno dello Stato membro o se trattasi di viaggi esclusivamente in acque interne. Nel secondo caso sarebbe opportuno estendere l'applicazione dell'esenzione anche alla navigazione marittima.

Cordialmente,

IL PRESIDENTE AIATP

Cap. Salvatore GAMBARDELLA