



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione - IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni Camera dei deputati - mercoledì 3 dicembre 2024

*Titolo: 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)*

Desideriamo, innanzitutto, ringraziare la IX Commissione Trasporti e il Presidente On. Salvatore Deidda per l'opportunità offerta a Confitarma di fornire proprie osservazioni in merito alle proposte di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui diritti dei passeggeri.

Confitarma - Confederazione Italiana Armatori - è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Da 123 anni raggruppa e rappresenta le imprese che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle Autostrade del Mare e nel TPL, nel comparto crocieristico e nei servizi ausiliari dei traffici.

Nel novembre 2023, la Commissione europea, ha presentato una serie di proposte volte a migliorare l'esperienza dei passeggeri e dei viaggiatori rafforzando i loro diritti.

Confitarma registra favorevolmente la discussione in merito ai chiarimenti dei diritti dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto.

Tuttavia, si rileva la mancanza di proposte che affrontino le preoccupazioni del settore armatoriale, in particolare quelle relative al comparto dei traghetti, che svolgono anche servizi TPL ed al comparto crocieristico, sia in relazione ai viaggi intermodali che in merito all'attuale Regolamento 1177/2010, nonché alle integrazioni proposte.

SINTESI

Il Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali mira a garantire la protezione dei diritti dei passeggeri che viaggiano su modalità di trasporto multiple.

Tale Regolamento stabilisce norme uniformi per proteggere i passeggeri che utilizzano più di un mezzo di trasporto all'interno dell'UE per garantire che i passeggeri abbiano un'esperienza di viaggio sicura, equa e senza interruzioni, anche quando utilizzano più modalità di trasporto diverse. Nello specifico, nel contesto di viaggi multimodali si punta a migliorare l'esperienza dei passeggeri che si spostano tra più modalità di trasporto, proteggendoli in caso di disservizi e garantendo loro accesso a informazioni adeguate, assistenza e rimborsi quando necessario.

Confitarma rileva che le proposte di modifica del Regolamento 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, sono volte a garantire maggiore tutela per i passeggeri in caso di cancellazione o ritardo di servizi.

Le modifiche si concentrano principalmente sull'espansione delle compensazioni in caso di disservizi, sul rafforzamento dell'assistenza ai passeggeri vulnerabili, e sull'incremento della trasparenza e della responsabilità delle compagnie di trasporto.

Considerazioni:

- **Per i viaggi multimodali, Confitarma prende atto delle proposte per migliorare la protezione dei viaggi multimodali e dei “pacchetti viaggio”, tuttavia si evidenzia la criticità che la scelta di un passeggero di prenotare più biglietti su diverse modalità di trasporto non può essere considerata “viaggio multimodale” in un contesto normativo.**

Ritenere gli armatori e gli altri operatori di trasporto responsabili per i ritardi che interessano altre parti della catena di trasporto quando ogni diversa modalità di trasporto utilizzata in questo viaggio multimodale è stata prenotata individualmente porterebbe gli operatori di servizi di trasporto a essere citati in giudizio per contratti di cui non sono parti.

Ciò causerebbe prezzi più elevati per i servizi di trasporto e/o scoraggerebbero gli operatori dall'offrire tali servizi.

- La responsabilità multimodale può avere implicazioni anche per gli accordi assicurativi degli armatori attraverso i club P&I. Gli armatori si troverebbero, infatti, nella posizione di dover assicurare rischi sui quali non hanno alcun controllo con conseguente aumento dei premi assicurativi e quindi dei costi di trasporto.
- Inoltre, nella proposta di Regolamento non è chiaro quali “viaggi in mare” sarebbero coperti dalla proposta stessa. È opportuno, a beneficio di tutte le parti interessate, chiarire questi aspetti con esempi applicativi relativi ai viaggi/tipologia di “biglietti” che rientrerebbero nell'ambito del multimodale.
- Infine, qualsiasi “obbligo” in relazione ai viaggi multimodali dovrebbe concentrarsi sull'emittente dei biglietti multimodali, piuttosto che sul vettore, che di solito non è la stessa entità.

Ad esempio, non è insolito che un operatore di traghetti non conosca l'identità di un “passeggero multimodale” fino a quando lo stesso non si presenta al terminal per l'imbarco. Tali elementi devono essere considerati più attentamente nelle deliberazioni legislative.

- In riferimento alle cancellazioni e ai ritardi nel contesto dei viaggi multimodali le disposizioni normative sono pensate per garantire che i passeggeri non solo siano tutelati dal punto di vista economico, ma che ricevano anche il supporto logistico e informativo necessario per affrontare i disagi. In questo contesto, il Regolamento europeo cerca di promuovere una maggiore responsabilità da parte degli operatori

di trasporto e una maggiore protezione per i viaggiatori, indipendentemente dalle difficoltà che possano sorgere durante il viaggio.

Sebbene il Regolamento apporti una serie di vantaggi significativi in termini di tutela, comunicazione e accessibilità, l'efficacia complessiva dipenderà dalla sua implementazione pratica e dalla capacità di coordinare e integrare i diversi attori nel sistema di trasporto multimodale.

- Inoltre, vanno anche considerate criticità operative, come a titolo semplificativo la questione connessa alla standardizzazione delle dimensioni del bagaglio a mano che non risulta ancora oggi univoca tra le diverse compagnie di trasporto creando deficit di trasparenza nell'informazione nei confronti dell'utenza. Come noto, sono state effettuate tali modifiche alle condizioni generali allineandoci alla normativa del settore aereo.
- Riteniamo che l'attuale Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare debba essere l'unico strumento per affrontare tali diritti. Nuove iniziative in materia, inclusa la tutela dell'intermodalità, potrebbero confondere gli stakeholder coinvolti.
- È necessaria un'armonizzazione delle norme esistenti sui diritti dei passeggeri in mare.
- Le navi passeggeri sono note per i loro elevati standard di servizio clienti. Questa conclusione è stata tratta anche dalla recente valutazione stessa in cui si afferma che gli Organismi nazionali di applicazione hanno ricevuto un numero molto basso di reclami dai passeggeri, sebbene il numero di passeggeri stia aumentando in modo esponenziale.
- È fondamentale che il/i Regolamento/i, tengano conto delle esenzioni esistenti (ad esempio l'articolo 20 del Regolamento 1177/2010) e che le stesse rimangano valide anche quando un viaggio multimodale include il viaggio via mare.

È intrinsecamente difficile per i Regolamenti affrontare tutte le possibili situazioni e l'enfasi dovrebbe essere posta sulla garanzia che i Regolamenti siano chiari, coerenti e consapevoli dell'unicità di alcune rotte.

- Il sistema di qualità e report descritto nel nuovo articolo 19a del Regolamento (UE) n. 1177/2010 (proposta e allegati sull'applicazione dei diritti dei passeggeri) imporrà notevoli oneri amministrativi e costi economici alle compagnie interessate.
- Va inoltre sottolineato che, quando una cancellazione o un ritardo è causato da un'operazione di sicurezza e soccorso di una nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri (condizioni meteo avverse), la compagnia di navigazione non dovrebbe essere ritenuta responsabile per i costi aggiuntivi che possono influenzare il viaggiatore, in particolare per quanto riguarda il risarcimento per i costi di vitto e alloggio.

Inoltre, indipendentemente dalle nuove proposte avanzate, si rilevano già alcune criticità di carattere operativo all'applicazione del vigente Regolamento.

Ad esempio, in caso di ritardo alla partenza comunicato a bordo, a check-in ultimato o in fase di ultimazione, risulta complicato da parte del Vettore far sbarcare i passeggeri

con auto al seguito che hanno scelto di rinunciare al viaggio, dal momento che la movimentazione delle auto parcheggiate comporterebbe ulteriore ritardo per i restanti passeggeri.

Si evince anche la criticità legata alla possibilità di fornire adeguata ed opportuna assistenza ai passeggeri in caso di ritardo e/o cancellazione in alcune stazioni marittime sprovviste di servizi pubblici essenziali (bar, wc, etc.).

È essenziale, infatti, tener conto della specificità del sistema portuale italiano.

Purtroppo, molti degli scali attraverso i quali ogni anno transitano migliaia di cittadini e turisti sono oggettivamente inadeguati. Questi approdi spesso non ricadono nell'ambito delle AdSP e quindi hanno maggiore difficoltà a reperire le risorse economiche necessarie per poter fare gli investimenti necessari.

Un recente studio realizzato da Confitarma ha evidenziato moltissime carenze, anche gravi, che inevitabilmente incidono negativamente sull'attrattiva turistica e sulla vita quotidiana dei pendolari.

In particolare, tra le altre, molti scali mancano di:

- idonee strutture per l'attesa dei passeggeri munite di servizi pubblici;
- adeguata viabilità e aree parcheggi. Spesso, lo spazio non è sufficiente per la gestione dell'elevato numero di passeggeri in transito e ciò crea notevole assembramento nelle aree d'attesa, soprattutto durante la stagione estiva.

Non solo, la situazione è deficitaria anche sul fronte della sicurezza. Infatti, si registrano diverse criticità, tra le quali:

- impossibilità di ormeggiare in condizione meteo marine avverse;
- basamento (banchina), scosceso e irregolare che risulta pericoloso per i passeggeri in arrivo/partenza;
- illuminazione assente;
- fondali bassi che necessitano di dragaggi.

Inoltre, nel nostro Paese il trasporto marittimo è fondamentale per assicurare la continuità territoriale (poco meno di 7 milioni di abitanti vivono sulle isole) con le regioni insulari. Pertanto, è fondamentale l'esonero di tali regolamenti in relazione ai viaggi intermodali dei servizi regionali e locali.

In conclusione, pur condividendo le finalità di protezione e di tutela dei diritti dei passeggeri soprattutto nel rispetto della continuità territoriale, principio costituzionalmente riconosciuto, le proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui diritti dei passeggeri (COM(2023)752 final e COM(2023)753 final) oltre a non tenere conto della specificità del sistema portuale italiano, possono rivelarsi controproducenti.

Comportano un aumento dei costi di trasporto e quindi finiscono per non tutelare il passeggero.

Le stesse criticità sono state rilevate da ECSA ed Interferry a livello internazionale.

Infine, sottolineiamo che intravediamo un approccio punitivo nei confronti del vettore ed un aggravio di costi ed oneri amministrativi a carico delle imprese, per un settore già fortemente penalizzato dalle normative locali legate al *Green Deal*.