Memoria per la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati

Argomento: Proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui **diritti dei passeggeri** (COM(2023)752 final e COM(2023)753 final)

UNIPORT- Unione Nazionale Imprese Portuali – è l'Associazione che aggrega e rappresenta aziende che svolgono nei porti italiani, in regime di autorizzazione ex art. 16 della legge n. 84 del 1994 e s.m. e i. o di concessione ex art. 18 della medesima legge, operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale); attività accessorie e complementari a quelle operazioni; altri servizi portuali; gestione di terminal per i traffici crocieristici e passeggeri.

Proprio con riguardo a quest'ultima attività - gestione di terminal per i traffici passeggeri – attività svolta da numero minimo della totalità dei nostri associati, seppure comprensivo di imprese di rilievo tra quelle operanti in Italia in quel segmento di mercato, sono di interesse le proposte di regolamento UE in parola.

In particolare: a) la Proposta COM(2023) 753 final, atteso che reca la previsione di modifica del Regolamento UE 1177/2010, oggi vigente, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, nel senso di migliorare l'informazione ai passeggeri riguardo eventuali ritardi, i loro diritti e gli obblighi di vettori e operatori dei terminal, modalità per la richiesta di rimborsi o compensazioni, ecc.; b) la Proposta COM(2023) 753 final, poiché intesa ad introdurre una regolamentazione unitaria per i c.d. viaggi multimodali, ovvero i viaggi di passeggeri in cui si combinano 2 o più modalità di trasporto collettivo vendute nel contesto di un'unica transazione commerciale o di un unico contratto di trasporto, e ciò al fine di assicurare gli stessi diritti che l'ordinamento unionale offre oggi a chi effettua viaggi utilizzando una sola modalità di viaggio collettivo, fatto salvo il caso di biglietti multimodali combinati in un "pacchetto" (combinazione di più servizi turistici).

Il trasporto marittimo passeggeri si articola nella realtà nazionale su tre diverse tipologie di flussi: flussi di crocieristi; collegamenti infra-regionali di brevissimo raggio con (e tra) isole minori; collegamenti con le isole maggiori e con Paesi del Mediterraneo. Trattasi tutti di traffici aventi una

spiccata caratteristica di stagionalità, seppure non può essere ignorato il progressivo allungamento della stagione crocieristica nell'area del Mediterraneo e l'esistenza di uno "zoccolo duro" di pendolari con le isole (in particolare con le isole minori).

A ciascuna di queste tipologie di flussi non corrisponde una analoga tipologia di assetto organizzativo della fase portuale.

Le crociere nella stragrande maggioranza dei casi scalano o si attestano a terminal portuali strutturati; già consolidati ed attrezzati per la gestione di flussi informativi ai crocieristi e l'assistenza a passeggeri con disabilità; taluni (quelli di maggior rilievo per numero navi e passeggeri gestiti) con un livello significativo di integrazione con i vettori marittimi.

Con riguardo a questi le previsioni contenute nelle proposte di Regolamenti in parola necessitano, caso per caso (considerate le profonde differenze infrastrutturali, organizzative e strutturali dei diversi terminali portuali), di una attenta e specifica valutazione di impatto. Benevolmente si ritiene comunque che quelle previsioni appaiono di non impossibile gestione per i terminal maggiori, ma nel medio periodo. Anche per i terminal maggiori, infatti, è indispensabile anzitutto una verifica delle modalità di circolazione delle informazioni tra i vettori e i gestori dei singoli terminali e gli altri operatori destinatari della regolamentazione in parola e la messa a punto degli eventuali adattamenti dei flussi informativi. Non tanto per quel che riguarda le comunicazioni vettore-gestore del terminale, quanto piuttosto le comunicazioni gestore di terminale-intermediari, tanto più nel caso di "biglietti multimodali combinati" e "biglietti multimodali distinti" offerti da un intermediario. A tal riguardo si ravvisa anzi necessario valutare l'opportunità che all'art. 6, par. 1. della proposta di regolamento relativa ai diritti dei passeggeri di viaggi intermodali si faccia menzione anche dei gestori dei terminal. A maggior ragione un ragionevole lasso di tempo per l'implementazione di quanto previsto dai regolamenti in oggetto al fine di convenire le forme di cooperazione cui fanno riferimento, tra altri, gli artt. 14 e 15, par. 1, della proposta COM(2023) 752 final, piuttosto che per la fissazione delle norme di qualità del servizio di cui all'art. 15, par. 3, o l'istituzione dei meccanismi di trattamento dei reclami di cui all'art. 18, par. 1.

Diversa da quanto detto con riguardo ai flussi crocieristici è la situazione dei flussi di collegamento di brevissimo raggio con le isole minori. Proprio su queste, ma in diversi casi anche nei porti sulla terraferma, le linee marittime che esercitano quei collegamenti non ormeggiano in terminali portuali gestiti da operatori terminalisti in senso proprio bensì utilizzano banchine "pubbliche" (non

affidate in concessione) spesso sprovviste anche di idonee strutture presso le quali poter fornire adeguato supporto/assistenza a persone con disabilità/mobilità ridotta, talvolta mancante di aree per la sola attesa dei passeggeri. Tale situazione potrebbe trovare soluzione nella realtà italiana nei porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale, ma solo se nella fase di attuazione dei regolamenti in parola il nostro Paese ritenesse porre in capo all'AdSP compiti del "gestore del terminal" laddove questi non c'è.

Analogamente vi è dubbio possa invece riproporsi con riferimento a flussi di traffico di collegamento con le isole maggiori e inframediterranei. Questi hanno modalità organizzative della fase portuale molto differenziate, spaziando da porti in cui queste linee di navigazione ormeggiano in appositi terminali specificamente attrezzati (per traffici da/verso porti extra UE anche gli stessi utilizzati da navi da crociera) fino all'estremo opposto scali marittimi in cui i passeggeri (in particolare quelli con auto al seguito) dispongono solo di aree per la sosta e l'incolonnamento dei veicoli; qualche pensilina/minime aree chiuse per attesa imbarco e adempimenti amministrativi e controlli a quello preordinati, non gestiti da operatore terminalista in senso proprio. Proprio queste diverse concrete realtà non consentono di ritenere sicuramente compatibile con i principi di equa concorrenza l'ipotesi che l'AdSP possa sostituirsi nei compiti e nelle funzioni che in altri scali marittimi sono affidati al gestore del terminale, che è operatore privato.

In aggiunta a quanto fin qui detto, in linea generale e pur non avendo direttamente riguardo alla figura del gestore di terminal che la scrivente associazione annovera tra i suoi associati, si osserva che appaiono elementi di problematicità delle proposte di regolamentazione in argomento (in particolare di quello relativo ai diritti di passeggeri di viaggi intermodali): il rimborso maggiorato previsto dall'art 10, par. 1; le tempistiche di erogazione dei rimborsi, che potrebbero incidere sul costo complessivo del viaggio intermodale affievolendone l'attrattività - laddove non si tratta di viaggi sostanzialmente obbligati (es. quelli del tipo "pendolarismo" di brevissimo raggio) - e quindi le potenzialità di crescita di un settore che è eccellenza dell'economia nazionale; gli aggravii formali che si presume deriveranno dall'obbligo di condivisione delle informazioni di cui all'art. 23, par. 1; la tempistica invero ristretta per fornire quelle informazioni.