

## Disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

A seguito della revisione della legislazione unionale in materia di sicurezza per le navi da passeggeri, la Commissione europea ha proposto una serie di modifiche per semplificare le norme esistenti e ridurre i costi amministrativi, rendendo al contempo il trasporto marittimo più sicuro. Questa proposta di direttiva chiarisce i requisiti tecnici per la costruzione, la stabilità e la sicurezza antincendio delle imbarcazioni che servono rotte nazionali. Le norme di nuova definizione dovrebbero conferire uniformità alle interpretazioni nazionali e facilitare l'aggiornamento, il monitoraggio e l'applicazione delle disposizioni.

### Contesto

Con circa **400 milioni** di passeggeri che ogni anno sbarcano o si imbarcano nei porti dell'Unione europea, le navi da passeggeri contribuiscono in maniera significativa alla mobilità. Il quadro normativo vigente ha finora assicurato un elevato livello di sicurezza per i passeggeri. Tuttavia, la direttiva 2009/45/CE, che integra le norme internazionali nel diritto dell'UE, comprende una serie di disposizioni ambigue, **interpretate in modi diversi** dalle autorità nazionali, in particolare per quanto riguarda i tipi di imbarcazioni interessati dalle sue prescrizioni.

### Proposta della Commissione europea

La [proposta](#) allinea i riferimenti e le definizioni con le altre normative dell'UE già in vigore. Per quanto riguarda il campo d'applicazione, la direttiva dovrebbe interessare le imbarcazioni in acciaio o realizzate in un altro materiale equivalente, comprendendo in questo modo la maggior parte delle moderne navi da passeggeri. Tuttavia, la Commissione ha proposto che le imbarcazioni di dimensioni minori (inferiori a 24 metri) siano disciplinate a livello nazionale, in quanto esse sono più sensibili alle condizioni locali. La direttiva dovrebbe applicarsi anche alle navi in alluminio, comportando pertanto cospicui costi di ammodernamento per circa 100 imbarcazioni che dovranno adeguarsi alle norme in materia di sicurezza antincendio. La proposta dovrebbe altresì semplificare la definizione dei tratti di mare in cui le imbarcazioni possono operare. Due questioni in particolare sono state oggetto di discussioni, ovvero l'esclusione delle imbarcazioni di dimensioni inferiori e i requisiti di sicurezza antincendio per le imbarcazioni in alluminio.

### Posizione del Parlamento europeo

La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) ha adottato la sua [relazione](#) l'11 aprile 2017, sostenendo in larga misura la proposta. Pur concordando sull'esclusione delle imbarcazioni di lunghezza inferiore a 24 metri, ha chiesto alla Commissione di fornire orientamenti volti a garantirne la sicurezza. Ha inoltre sostenuto l'inclusione delle imbarcazioni in alluminio, suggerendo tuttavia un periodo di transizione più lungo per l'adeguamento ai requisiti. Inoltre, ha insistito sul fatto che l'UE debba agire in maniera proattiva per monitorare e migliorare le condizioni sociali dei lavoratori a bordo, in quanto esse possono avere ripercussioni sulla sicurezza delle imbarcazioni.

### Esito dei negoziati del trilatero

I negoziati tra il Consiglio e il Parlamento [si sono conclusi](#) il 15 giugno 2017. Entrambi hanno convenuto di escludere dal campo di applicazione della direttiva le imbarcazioni di lunghezza inferiore a 24 metri (ivi incluse le imbarcazioni a vela e le imbarcazioni senza mezzi di propulsione meccanica, i battelli di servizio e le



navi di servizio off-shore). Gli Stati membri privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera possono derogare alla presente direttiva, mentre la Grecia ha facoltà di derogare all'obbligo di stabilire tratti di mare. Gli Stati membri che hanno più di 60 navi da passeggeri realizzate in alluminio possono essere esenti dagli obblighi previsti per 10 anni per le imbarcazioni costruite prima dell'entrata in vigore della direttiva e per 12 anni per le imbarcazioni nuove, purché esse operino esclusivamente tra i porti di detto Stato membro. Il potere della Commissione di adottare atti delegati è limitato a sette anni. Gli Stati membri avranno due anni per recepire le nuove norme nella loro legislazione nazionale. L'11 luglio scorso la commissione TRAN ha approvato il testo, che dovrebbe essere votato durante la tornata di ottobre I.

Relazione per la prima lettura: [2016/0170 \(COD\)](#)  
Commissione competente per il merito: TRAN; Relatore:  
Daniela Aiuto (EFDD, Italia). Per ulteriori informazioni si  
veda la nota informativa "[Legislazione dell'UE in corso](#)".

