

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Apparati radioelettrici a bordo delle navi: la partita è da rigiocare

Nicola Capuzzo · Friday, February 23rd, 2024

Ancorché marginale in termini assoluti, il costo delle ispezioni annuali alle apparecchiature radio di bordo sulle navi è una spina da parecchio conficcata nella carne degli armatori italiani.

Non un caso quindi che il Disegno di legge cosiddetto Malan, dal nome del relatore, intestato a “modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo” e oggi all’esame della ottava Commissione del Senato, abbia tentato di affrontare la materia, anche se un emendamento bipartisan (presentato sia dal Pd, con Lorenzo Basso primo firmatario, sia da Fratelli d’Italia, con Bartolomeo Amidei) pochi giorni fa ha proposto l’abrogazione del relativo articolo e quindi il mantenimento dello status quo.

Oggi il combinato disposto dal codice delle comunicazioni elettroniche e dal decreto legislativo (n.104) che nel 2011 ha recepito la normativa comunitaria in materia di controlli sulle navi di bandiera italiana dispone che sia in capo al Ministero delle imprese e del made in Italy la responsabilità della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo. Attività che si esplica nel rilascio, previo collaudo, dell’autorizzazione all’uso, nella gestione delle pratiche relative a modifiche dell’apparecchiatura o della proprietà o gestione della nave, nelle ispezioni straordinarie e in quelle ordinarie da effettuarsi con cadenza annuale.

Il Ministero, sulla base di una serie di convenzioni anche molto risalenti, si avvale per tali servizi del supporto di una ristretta serie di società private (Telemar, Sirm, Furuno Italia, Generalmarine, Tefin), ma le ispezioni annuali le effettua con personale proprio. I costi delle cui trasferte, decisamente più significativi di quelli delle prestazioni, vengono fatti rientrare dai suddetti licenziatari nelle fatture alle compagnie armatoriali. Che da tempo auspicano che, come per tutte gli altri controlli, venga loro data la possibilità di avvalersi delle Recognised Organisations (Ro, le società di classifica, strutturate in modo da disporre di personale proprio in ogni angolo del mondo e consentire risparmi di denaro e logistica ai ‘clienti’).

Esattamente lo scopo dichiarato nella relazione tecnica dal Ddl Malan, che con l’articolo 17 si propone di “modificare i criteri di svolgimento dei collaudi degli apparati radioelettrici di bordo da parte degli ispettori dell’ex Ministero delle comunicazioni (ora Ministero delle imprese e del made in Italy), limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio” e di

“affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite per i collaudi e le ispezioni”.

A tal fine, sempre nella relazione tecnica, si sottolinea la necessità di “una modifica al decreto legislativo 14 giugno 2011, n.104”. Il riferimento è presumibilmente all’articolo 5, quello che consente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di delegare ispezioni e controlli alle Ro, ma che al comma 2 stabilisce, per le apparecchiature radioelettriche, la ‘riserva’ in capo al Mimit (senza nemmeno specificare la possibilità di affidamento alle Ro, che, prevista invece dal Codice delle comunicazioni, non è però sfruttata dal dicastero).

L’articolo 17 del Ddl tuttavia, a dispetto della sua stessa relazione tecnica, non ha previsto la modifica del 104, mantenendo quindi salva la ‘riserva’ del Mimit. Il testo, inoltre, limitandosi a intervenire sull’articolo 176 del Codice delle comunicazioni, pare circoscrivere le prerogative del Mimit, sottraendogli le ispezioni ordinarie. E sembra non ristabilire la frequenza di queste ultime, per giunta cancellando la possibilità (teorica e non sfruttata) di avvalersi delle Ro (probabilmente perché già prevista dall’art.183, che tuttavia a differenza del 176 parla di imprese titolari di apposita autorizzazione generale, rilasciata dal Ministero). Nessuna modifica, invece, al d.lgs 45 del 2000, che recepisce la direttiva comunitaria sulle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, richiamando all’articolo 7 la ‘riserva’ del Mimit sulle visite annuali agli apparecchi radio e disponendo frequenza annuale per le ispezioni ordinarie.

Un insieme di osservazioni sintetizzate dalla Guardia costiera nella disamina del Ddl fatta a uso della Commissione ottava del Senato: “Fermo restando che la competenza è in capo al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, si ritiene che la proposta possa presentare criticità in quanto: sono state eliminate le ispezioni ordinarie ogni 12 mesi che corrispondono alle visite periodiche ogni 12 mesi di cui alla Reg. I/9 della Solas ’74 e all’art.7 del d.lgs.45/2000 come modificato; è stata eliminata la possibilità di avvalersi degli organismi riconosciuti nei compiti d’ispezione e controllo”. Per il Comando generale quindi, la competenza del Mimit sulle ispezioni annuali parrebbe venir messa in dubbio dal Ddl, tanto da doverla ribadire ai senatori, e soprattutto è problematico che con la modifica prevista dal Ddl la frequenza dei 12 mesi, pur prevista dalle altre norme sulla materia, non venga esplicitamente richiamata.

Quanto basta per portare Basso e Amidei a emendare il testo del Ddl Malan proponendo l’abrogazione tout court dell’articolo 17. “Già notata la discrasia fra relazione tecnica e articolato, ci siamo definitivamente orientati su questa direzione alla luce dei seri rilievi della Guardia Costiera e in particolare del ventilato inadempimento di una convenzione internazionale come la Solas. Ma abbiamo compreso la natura del problema e, dal momento che la discussione in Commissione deve di fatto ancora cominciare, rimaniamo aperti alla possibilità di tornare sul tema, previa correzione delle problematiche evidenziate” ha commentato Basso.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, February 23rd, 2024 at 6:30 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

