

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio – nel prosieguo “direttiva” –, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE, il cui termine di recepimento è fissato al 7 ottobre 2018.

La delega per l’attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con la legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l’attuazione di altri atti dell’Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017 (Allegato A, n. 19).

Le disposizioni del presente schema, in virtù dei contenuti in esso richiamati, non presentano problematiche di rilievo costituzionale. Il provvedimento, infatti, non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all’articolo 117, comma 2, lettera *h*) della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato. Ai sensi dell’art. 104, comma 1, lett. *t*), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, infatti, sono mantenute all’amministrazione statale le funzioni relative alla sicurezza della navigazione interna. Ciò in primo luogo, per l’esigenza connessa alla strutturale pericolosità delle unità navali di assicurare l’incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro navigazione (equipaggio e passeggeri) attraverso prescrizioni tecniche e, in secondo luogo, in quanto funzionale all’adozione di prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione per prevenire una serie di reati collegati alla tutela dell’incolumità personale.

Si precisa infine che, con la sentenza n. 209 del 2000, la Corte costituzionale *“ha ribadito che le attribuzioni nella materia dei trasporti si ripartiscono sulla base di criteri funzionali fondati precipuamente sul livello e sul tipo degli interessi da tutelare: alla competenza dello Stato è riservata esclusivamente la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli, ai fini della tutela dell’interesse generale all’incolumità delle persone, la quale esige uniformità di parametri di valutazione per l’intero territorio nazionale; gli ulteriori profili della disciplina del trasporto, in primo luogo quelli inerenti alle modalità di gestione e di organizzazione dei relativi servizi, rientrano invece nella competenza delle regioni e delle province autonome (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997)”*.

Lo schema di provvedimento è stato elaborato avendo sentito anche gli operatori del settore mediante consultazione pubblica n. 1/2018 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne.

Quadro normativo europeo precedente

La direttiva è stata introdotta con la finalità di incrementare gli *standards* di sicurezza per le unità navali e i galleggianti a protezione dell’uomo e dell’ambiente, ma anche delle persone trasportate, in connessione con l’incremento del trasporto fluviale. Essa ha armonizzato i requisiti tecnici per il rilascio dei certificati di navigazione per le navi addette alla navigazione interna, al fine di garantire un livello uniforme di sicurezza della navigazione ed evitare distorsioni della concorrenza tra i Paesi membri. Nello specifico, l’intervento ha riguardato una serie di regole costruttive da applicare alle navi addette alla navigazione interna e alla connessa gestione dei procedimenti amministrativi relativi ai certificati delle navi addette alla navigazione interna.

La prima direttiva europea a prevedere dei requisiti tecnici comuni e condizioni armonizzate per il rilascio dei certificati tecnici per le navi della navigazione interna in tutti gli Stati membri, con l’esclusione della navigazione sul Reno, è stata la **direttiva 76/135/CEE** del 20 gennaio 1976. Tali norme armonizzate avevano come riferimento le disposizioni del regolamento di ispezione delle navi del Reno introdotti nel 1982 dalla Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno (CCNR). A suo tempo, l’Italia, ricorrendo i presupposti di cui all’articolo 2, comma 1, della citata direttiva (assenza di vie navigabili interne collegate alla rete navigabile di altri Stati membri), si è



avvalsa della facoltà di non applicare tale direttiva nel territorio nazionale. La direttiva 76/135/CEE, peraltro, disponeva che *«sulle vie navigabili nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro non è obbligatorio stabilire i suddetti requisiti e specifiche tecniche»*.

Analogamente, con decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 novembre 1987, n. 572, recante attuazione della direttiva 82/714/CEE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, l'Italia si è avvalsa della facoltà, prevista dall'articolo 7 paragrafo 1 della direttiva 82/714/CEE, di esentare dall'applicazione della direttiva le proprie navi in quanto destinate a operare esclusivamente su idrovie non collegate per via navigabile interna alla rete navigabile degli altri Stati membri.

Per le medesime ragioni, l'Italia non ha recepito le successive direttive, in particolare la direttiva 2009/100/CE e la direttiva 2005/44/UE, che stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso, nella Comunità, di servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne.

Tali scelte hanno privato a lungo l'Italia di norme tecniche nella costruzione delle unità utilizzate nella navigazione per acque interne e hanno escluso la cantieristica italiana del settore dall'acquisizione delle conoscenze tecniche utili per poter operare in Europa.

È stato con la direttiva 2006/87/CE, che ha sostituito la direttiva 82/714/CEE con la finalità di adeguare al progresso tecnico i requisiti tecnici previsti per le unità navali operanti nelle acque interne europee, che l'Amministrazione italiana – pur sussistendo anche in questo caso la clausola della non obbligatorietà dell'applicazione della direttiva in caso di vie navigabili interne non collegate alla rete navigabile di altri Stati membri – ha deciso di procedere al recepimento della direttiva allo scopo di fornire agli operatori del settore un valido e comunque necessario riferimento tecnico da impiegare nella costruzione e gestione delle unità navali impiegate nella navigazione interna (cfr. decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22), limitando tuttavia il campo di applicazione alle sole unità navali nuove, poiché si è stimato che sarebbe risultato eccessivamente oneroso e difficoltoso l'adeguamento alla direttiva in questione per le unità esistenti.

Attuale contesto normativo

Con la direttiva 2006/87/CE era stata prevista l'armonizzazione dei due certificati della navigazione interna esistenti, vale a dire il certificato rilasciato a norma dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e il certificato comunitario per la navigazione interna rilasciato o rinnovato dopo il 30 dicembre 2008, attestante la piena conformità delle navi ai requisiti tecnici di cui all'allegato II della stessa direttiva, attraverso l'aggiornamento periodico dei requisiti tecnici richiesti per il rilascio del certificato comunitario per la navigazione interna, sulla base degli aggiornamenti e adeguamenti al progresso tecnico effettuati sugli allegati tecnici della "Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno" dalla competente Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno (CCNR). Tuttavia, il mantenimento dell'equivalenza tra le due serie di certificati si era rivelato difficile a causa delle differenze di quadri giuridici e procedure decisionali riscontrate nell'ambito dell'Unione. La mancanza di certezza giuridica e il potenziale rischio per la sicurezza della navigazione che ne sono derivati sono stati di stimolo per l'introduzione di requisiti tecnici uniformi regolarmente aggiornati per tutte le vie navigabili interne dell'Unione europea, stabiliti con la direttiva 2016/1629/UE. Il legislatore europeo, proprio per queste motivazioni, ha ritenuto necessario apportare modifiche alla previgente disciplina (direttiva 2006/87/CE), al fine di allinearla alla normativa internazionale di settore.

Il corpo regolamentare della direttiva (UE) 2016/1629 rimane, tuttavia, sostanzialmente aderente a quello già fissato con la precedente direttiva 2006/87/CE; rimane invariato, infatti, il campo di applicazione e la classificazione in quattro zone di navigazione interna, distinte secondo la dimensione della via navigabile e la pericolosità della navigazione, nonché la zona "R", relativa alle vie navigabili per le quali deve essere rilasciato un certificato ai sensi della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. L'allegato I della direttiva contiene l'elenco delle vie navigabili



dell'Unione europea incluse nelle zone di navigazione interna 1, 2 e 3. Non essendo incluse in tale elenco, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera a) della direttiva, le vie navigabili interne italiane rientrano nella zona 4, in analogia alla direttiva precedente. Rimangono, altresì, sostanzialmente invariati i requisiti tecnici previsti per le navi della navigazione interna, non più pubblicati in allegato alla direttiva (come nel caso della direttiva 2006/87/CE), ma adottati con regolamento tecnico a se stante.

La direttiva, oltre a prevedere un corpo tecnico comune per le navi della navigazione interna, prevede di delegare maggiori poteri alla Commissione europea per rendere più rapide, efficaci e snelle le procedure per l'armonizzazione delle norme e l'uniformità di trattamento dei cittadini dei diversi Stati membri. Vengono delegate alla Commissione europea competenze di esecuzione riguardo all'autorizzazione di talune deroghe ai requisiti tecnici per unità navali specifiche, al riconoscimento delle società di classificazione e all'approvazione di requisiti tecnici supplementari o ridotti per le navi operanti in alcune zone non collegate alle vie navigabili interne di un altro Stato membro, ferma restando la possibilità per gli Stati membri di esonerare parzialmente o di autorizzare deroghe totali o parziali per le unità navali che navigano sulle sue vie navigabili interne non collegate a quelle di altri Stati membri, per le quali è prevista la mera notifica alla Commissione europea. La direttiva (UE) 2016/1629 mantiene inoltre il riconoscimento degli organismi di classificazione riconosciuti, approvati e autorizzati entro il 6 ottobre 2016 per l'espletamento dei compiti di cui all'articolo 8 del d.lgs. 22/09 e dell'articolo 10 della direttiva 2006/87/CE. Infine, per evitare obblighi sproporzionati o superflui, nella direttiva viene fornito un elenco di Stati membri esonerati dall'obbligo della direttiva. Peraltro, in considerazione proprio del fatto che l'Italia non ha vie navigabili interne collegate a quelle di altri Stati membri, nonché del fatto che l'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2016/1629/UE consente, appunto, allo Stato membro di prevedere deroghe, anche totali, per le unità navali che navigano su vie navigabili non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile di altri Stati membri, si è deciso di non recepire l'**articolo 36 della direttiva (UE) 2016/1629**, che modifica la **direttiva 2009/100/CE**. Al momento, quindi, la materia, che risulta ancora disciplinata in ambito nazionale dal decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, a seguito della evoluzione normativa europea, avvenuta con la direttiva 2016/1629/UE è aggiornata con il presente schema di decreto.

Obiettivi dell'intervento regolatorio

In linea con le previsioni dello sviluppo della rete fluviale in Europa, lo schema di provvedimento reca un rinnovato quadro giuridico e tecnico, adeguato all'innovazione, in materia di navigazione interna. Esso si prefigge l'obiettivo di modificare la disciplina di settore per renderla maggiormente aderente agli indirizzi degli organi europei in tema sicurezza del trasporto fluviale e di costruzione di unità navali. Occorre, infatti, mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto fluviale in Europa tramite l'adozione di un unico corpo uniforme di norme tecniche che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, ovvero lo standard ES-TRIN previsto dall'allegato II, in attuazione dell'allegato II alla direttiva. Ulteriori obiettivi sono quelli di introdurre una disciplina organica inerente il controllo degli organismi di classificazione (e, quindi, la qualità dell'attività da essi svolta), nonché creare, conseguentemente, un adeguato sistema di vigilanza sul mercato e accrescere la loro credibilità, eliminando in tal modo i possibili ostacoli alla libera e legittima circolazione dei prodotti italiani e, in generale, al corretto funzionamento del mercato europeo in tale settore. Un ulteriore obiettivo operativo a breve termine è costituito dalla maggiore qualificazione degli organismi di classificazione, che diventano coprotagonisti nella realizzazione di un mercato corretto e sicuro. Gli obiettivi specifici di medio termine sono quelli di migliorare la competitività delle imprese e degli organismi di classificazione che rispettano gli obblighi normativi, come conseguenza del miglioramento della tutela e della sicurezza del mercato, realizzando, altresì, un'efficace azione di sorveglianza del mercato stesso. Nel lungo periodo l'obiettivo principale è quello di migliorare la sicurezza nella navigazione interna e prevenire



l'inquinamento mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti europei. Le vie navigabili interne, le cui potenzialità non siano state ancora sufficientemente valorizzate, possono infatti svolgere un ruolo sempre più importante per il trasporto delle merci nell'entroterra, come elemento di collegamento con i mari europei. Lo stesso obiettivo in Europa, nei prossimi anni, infatti, sarà quello di incrementare il trasporto per vie d'acqua, ipotizzando il raddoppio delle merci così trasportate e una corrispondente diminuzione di quelle movimentate via treno e strada entro il 2030. I vantaggi saranno individuabili soprattutto nella diminuzione dell'inquinamento e il minor costo. Un maggiore sfruttamento del trasporto su canali consentirà di ovviare a problemi quali la congestione del traffico e le eccessive emissioni di CO2.

Analisi dell'articolato

Lo schema di decreto si compone di 26 articoli e IX allegati.

L'articolo 1, attua l'articolo 1 della direttiva, individuando le finalità che intende perseguire il decreto. La finalità è quella di assicurare la sicurezza della navigazione nella navigazione interna.

L'articolo 2, attua l'articolo 2 della direttiva, delineando il campo di applicazione del decreto relativo alle le unità navali che navigano nelle vie navigabili interne nazionali specificate nell'allegato I (**comma 1**). In particolare, si evidenzia che il presente schema di decreto si applica alle unità navali addette alla navigazione interna di lunghezza pari o superiore a 20 metri. Nel caso di unità navali per le quali il prodotto tra la lunghezza, larghezza e immersione è pari o superiore in volume a 100 metri cubi, lo schema di decreto trova sempre applicazione, anche per le unità navali di lunghezza inferiore ai 20 metri. Al **comma 2**, sono evidenziati esplicitamente e tassativamente i casi di non applicazione. L'articolo nel contempo è stato armonizzato con la specificazione delle unità traghetto, già introdotta precedentemente dall'articolo 1, comma 3, lettera b, del decreto legislativo n. 22/09. Infatti, al comma 2, lettera a), viene riportato per chiarezza ed uniformità lo specifico tipo di servizio escluso dal campo di applicazione della direttiva (navi traghetto che hanno funzione di mero collegamento tra due sponde opposte di un fiume o canale). Si segnala che nell'Allegato I al presente schema (elenco delle vie navigabili interne italiane) sono comprese tutte le vie navigabili interne nazionali in zona 4 della direttiva 2016/1629/UE. Si precisa che, ex art. 24, comma 1, della direttiva, i singoli Stati hanno facoltà di derogare, anche in toto, alla medesima normativa per le categorie di cui al predetto articolo 2, qualora impegnate su vie navigabili non collegate internamente alla rete navigabile di altri Stati membri. Tale dispensa assume particolare rilievo con riferimento all'Italia, la cui rete navigabile interna non risulta collegata geograficamente a quella di nessun'altro Paese UE; ciò nonostante le ragioni di sicurezza sottese al recepimento della Direttiva in esame sono state prevalenti sin dal recepimento della direttiva 2006/87/CE, rispetto alla suddetta facoltà di deroga, anche in considerazione dello stato di arretratezza in cui attualmente ancora versa il naviglio esistente sotto il profilo della sicurezza.

L'articolo 3, recependo l'articolo 3 della direttiva, reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame. Si segnala che per "amministrazione" ci si riferisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, mentre l'"autorità competente" è individuata negli uffici della Motorizzazione civile. Ciò, in considerazione delle specifiche competenze tecniche che essi svolgono in materia di sicurezza nelle acque interne e per la loro diffusione capillare all'interno del territorio nazionale. Riguardo alla "nave passeggeri", si precisa che, in linea con la normativa internazionale, europea e nazionale in materia (articolo 316 del Codice della navigazione), la stessa è stata



definita come "nave che trasporta più di dodici passeggeri, escluso l'equipaggio", in quanto quest'ultimo non rientra nell'ambito dei passeggeri. L'equipaggio, infatti, è composto dal Comandante, dagli Ufficiali e da tutto il personale iscritto nel registro del personale navigante.

L'articolo 4, nell'ambito dell'obbligo previsto dalla direttiva di provvedere alle ispezioni delle unità navali addette alla navigazione interna, individua le funzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale Autorità competente a svolgere le ispezioni. In particolare, il Ministero svolge le seguenti funzioni: a) attua la normativa in materia di vigilanza, ispezione e certificazione relativa alla navigazione interna; b) esercita l'attività di coordinamento e indirizzo in materia di navigazione interna; c) assicura il controllo e il coordinamento dell'attività di vigilanza, ispettiva e di certificazione; d) programma specifiche campagne ispettive finalizzate alla verifica della conformità delle navi addette alla navigazione interna sulla base dei rapporti ispettivi, nonché sulla base di risultati statistici e di apposite ricerche relativamente alle violazioni in materia di conformità.

L'articolo 5, attuando l'articolo 5, della direttiva, dispone che le unità navali addette alla navigazione interna sono conformi ai requisiti tecnici del presente decreto. La citata conformità delle unità navali addette alla navigazione interna è attestata dai certificati europei della navigazione interna previsti dal presente decreto.

L'articolo 6 è attuativo dell'articolo 20 della direttiva. Esso prevede al comma 1 che l'attività di ispezione e di certificazione è svolta, invece, secondo le disposizioni del presente decreto dagli uffici della Motorizzazione civile di cui all'allegato VI, attraverso la prevista Commissione territoriale della navigazione interna. Al comma 3, si dispone che gli uffici della Motorizzazione civile di cui all'allegato VI sottopongono le unità navali addette alla navigazione interna alle seguenti visite tecniche: a) visita iniziale; b) visita di rinnovo; c) visita addizionale; d) visita volontaria. Il comma 4, relativo alla visita iniziale, specifica che quest'ultima è effettuata preventivamente alla messa in servizio dell'unità navale ed è propedeutica al rilascio da parte dell'autorità competente di cui all'allegato VI del certificato europeo della navigazione interna, secondo le modalità stabilite dall'articolo 2.03, comma 2, dell'allegato V del presente decreto. La visita verifica che l'unità è conforme ai requisiti previsti dalle disposizioni di cui agli allegati II e V del presente decreto. La visita di rinnovo, invece, è prevista al comma 5. Questa è effettuata prima della scadenza del certificato europeo della navigazione interna e ha lo scopo di verificare che l'unità navale continua a essere conforme ai requisiti tecnici del presente decreto. La visita addizionale, disciplinata dal comma 6, è immediatamente chiesta dal proprietario, dall'armatore, o dal loro rappresentante, ed è effettuata: a) ogni volta che si verifica un sinistro o si manifesta un difetto che compromette la sicurezza dell'unità navale o l'efficienza o l'integrità dei mezzi di salvataggio o di altri apparati della stessa; b) ogni volta che l'unità navale subisce riparazioni o innovazioni importanti incidenti sulla conformità della stessa ai requisiti tecnici di cui all'allegato II riguardanti la propria integrità strutturale, navigabilità, manovrabilità o le sue caratteristiche specifiche; c) quando, nel caso di gravi avarie subite dall'unità navale o per notevoli mutamenti apportati allo scafo o ai macchinari della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali è stato rilasciato il certificato europeo della navigazione interna in vigore; d) dopo un periodo di disarmo dell'unità navale di durata superiore a un anno, al fine di accertare il mantenimento delle condizioni di sicurezza e navigabilità attestate dal certificato della navigazione interna in vigore. La visita, secondo quanto previsto al comma 6 è eseguita in modo da garantire che le riparazioni o innovazioni siano state effettivamente compiute, che i materiali impiegati per le riparazioni e innovazioni e la loro esecuzione siano soddisfacenti e che l'unità navale risponda a tutte le prescrizioni tecniche del presente decreto, nonché che in caso di sinistro, quest'ultimo non compromette la sicurezza dell'unità. La visita prevede prove in navigazione. Il comma 8 è



relativo alla visita volontaria. E' previsto che la visita volontaria è effettuata su richiesta del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o di un loro rappresentante, secondo le modalità stabilite all'articolo 2.10 dell'allegato V del presente decreto. La visita è intesa a verificare, laddove richiesto, la conformità dell'unità navale ai requisiti ridotti per le unità operanti esclusivamente nelle acque interne nazionali, in conseguenza della classificazione in zona 4 delle acque interne italiane, secondo quanto previsto dall'articolo 10. Al **comma 9**, si dispone che l'autorità competente di cui all'allegato VI può esentare, totalmente o parzialmente, le unità navali dalle visite, se da un attestato valido, rilasciato da un organismo di classificazione autorizzato di cui all'articolo 19 risulta che l'unità navale possiede, totalmente o parzialmente, i requisiti tecnici di cui agli allegati II e di cui alle disposizioni amministrative dell'allegato V del presente decreto. Il **comma 10** dispone circa un decreto attuativo relativo alle procedure e le modalità delle attività ispettive e di rilascio dei certificati previsti dal presente schema di decreto.

L'**articolo 7** prevede l'istituzione della Commissione territoriale della navigazione interna, secondo quanto disposto dagli articoli 2.03 e 2.10 dell'allegato V del presente schema di decreto. Le Commissioni territoriali sono istituite presso le autorità competenti di cui all'allegato VI, già individuate con nota protocollo 9626 del 15 giugno 2009 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La commissione effettua le visite tecniche di cui all'articolo 6 e la visita di cui all'articolo 12 per il rilascio del certificato provvisorio europeo della navigazione interna sia per le unità navali che per i galleggianti e gli impianti galleggianti. La commissione è presieduta dal direttore dell'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente in relazione al luogo in cui l'unità navale effettua la visita o da un funzionario, da lui delegato, ed è composta da a) un funzionario dell'ufficio della motorizzazione civile; b) un ingegnere o perito esperto in materia di costruzioni delle navi addette alla navigazione interna e delle loro macchine; c) un capitano autorizzato. Si prevede che le funzioni di segreteria sono svolte dal personale dell'ufficio della motorizzazione territorialmente competente. I commi 3, 4 e 5 dettano disposizioni circa i componenti della Commissione. Al **comma 6**, si dispone che la commissione può avvalersi, ove ritenuto necessario, del supporto tecnico e scientifico di esperti, anche indicati dall'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente, che forniscono contributi su questioni tecniche, scientifiche e giuridiche. Il **comma 7** prevede che ai componenti della commissione è attribuito un rimborso spese da determinare con il decreto di cui all'articolo 23, comma 3.

L'**articolo 8** disciplina il certificato europeo della navigazione interna, rilasciato dall'autorità competente di cui all'allegato VI. Il **comma 1** prevede che le unità navali rientranti nel campo di applicazione del presente schema di decreto devono essere provviste del predetto certificato, secondo il modello previsto nell'allegato VII. Il comma prevede, inoltre, il caso delle unità che intendono effettuare la navigazione in zone navigabili degli altri Stati membri. E' stata, inoltre, resa obbligatoria la tenuta del certificato europeo a bordo dell'unità navale, per poter prevedere proprio una sanzione in caso di mancato adempimento. Al **comma 3**, si prevede che il predetto certificato è rilasciato a seguito di ispezione tecnica da effettuarsi prima che l'unità sia immessa in servizio. L'autorità competente di cui all'allegato VI, come prescritto al **comma 4**, rilascia il certificato, qualora si accerti la conformità delle unità navali ai requisiti prescritti dal presente decreto. Al **comma 5**, è stabilito che, nel caso che le autorità competenti riscontrino una violazione, e questa non si sostanzi in un pericolo palese, è consentito all'unità continuare la navigazione fino a quando le parti dell'unità navale non conformi vengano sostituite o modificate. Al **comma 6**, è chiarito che per "pericolo palese" s'intende il mancato rispetto dei requisiti di robustezza strutturale dell'unità, di navigabilità, manovrabilità nonché delle specifiche di cui agli allegati II e V del presente schema di decreto. Il **comma 7**, recependo l'articolo 12 della direttiva, dispone in merito al rinnovo del certificato. La richiesta di rinnovo



va presentata prima della scadenza del periodo di validità del certificato dal proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, all'autorità competente di cui all'allegato VI per il rilascio. Il rinnovo è subordinato a una visita tecnica, volta ad accertare che l'unità navale sia in possesso dei requisiti tecnici dello schema di decreto. Al **comma 10**, è specificato che il periodo di validità del certificato europeo della navigazione interna rilasciato alle unità navali di nuova fabbricazione, vale a dire alle unità navali la cui chiglia sia stata posata successivamente alla data del 30 dicembre 2018. Il **comma 11** prevede la possibilità per le unità navali non di nuova fabbricazione, prima che la visita tecnica di rinnovo abbia luogo, di ottenere un certificato europeo della navigazione interna, il cui periodo di validità è stabilito caso per caso dall'autorità competente in base ai risultati della visita stessa. La durata del certificato non può essere in ogni caso superiore ai periodi indicati al comma 10. Al **comma 12** è chiarito che il periodo di validità del certificato europeo della navigazione interna è annotato sul certificato. Il **comma 13** reca una deroga alle disposizioni del presente articolo, prevedendo che, in via eccezionale la validità del certificato può essere prorogata, per un periodo massimo di sei mesi, senza previa effettuazione della visita tecnica. In proposito, si ricorda che l'art. 11 della direttiva europea n. 2016/1629 prevede espressamente tale possibilità di proroga.

L'**articolo 9**, derivato dall'articolo 8 della direttiva, stabilisce al **comma 1** che il certificato valido già rilasciato ai sensi dell'art. 22 della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno costituisce titolo valido per navigazione sulle acque interne nazionali; il **comma 2** obbliga, poi, le unità autorizzate alla navigazione sul Reno a munirsi di un certificato supplementare europeo della navigazione interna, qualora esse intendano usufruire della riduzione dei requisiti tecnici di cui all'articolo 10 dello schema di decreto.

L'**articolo 10**, che recepisce l'articolo 23 della direttiva, prevede al **comma 1** la possibilità di applicare i requisiti tecnici ridotti per le unità operanti esclusivamente nelle acque interne nazionali, in conseguenza della classificazione in zona 4 delle acque interne italiane. In particolare, si **2** stabilisce che, previa consultazione della Commissione europea, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, per le suddette unità si può procedere a una riduzione dei requisiti tecnici limitatamente a quanto previsto dall'allegato IV dello schema di decreto, dandone comunicazione almeno sei mesi prima alla stessa. La conformità ai requisiti ridotti è attestata dai certificati del presente decreto. Al **comma 3**, è prevista la notifica di tali deroghe alla Commissione europea. Non sono stati, invece, recepiti i paragrafi da 1 a 3 dell'articolo 23 della direttiva, poiché l'Italia non ha una normativa tecnica preesistente in materia di navigazione interna diversa dall'abrogato decreto legislativo n.22 del 2009, tale da configurare l'ipotesi di dover adottare dei requisiti tecnici complementari a quelli già previsti negli allegati alla direttiva 2016/1629/UE.

L'**articolo 11**, in attuazione dell'articolo 24, paragrafo 2 della direttiva, prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nell'ambito della navigazione interna nazionale, in quanto costituita da vie navigabili non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile degli altri Stati membri, può autorizzare deroghe totali o parziali dall'applicazione delle norme di ordine tecnico contenute negli allegati del presente decreto per percorsi entro una zona geografica limitata o all'interno di zone portuali. Il **comma 2** recepisce l'articolo 25 della direttiva, stabilendo che la decretazione (atto di esecuzione), per una specifica unità navale, relativa a deroghe o riconoscimento dell'equivalenza per specifiche tecniche, materiali, impianti o attrezzature, o a seguito di adozione di allestimenti o accorgimenti costruttivi innovativi o diversi da quanto previsto negli allegati della direttiva, viene emanata dalla Commissione europea secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 33, paragrafo 2 della direttiva (UE)



2016/1629. Le deroghe e le equivalenze concesse vengono riportate sul certificato dell'Unione per la navigazione interna dalle autorità competenti. Il **comma 3** precisa che le deroghe autorizzate sono notificate dall'amministrazione alla Commissione europea.

L'articolo 12, attuativo dell'articolo 9 della direttiva, dispone circa il certificato provvisorio della navigazione interna. Al **comma 1**, è previsto che l'autorità competente, dopo aver effettuato specifica visita tecnica, può rilasciare un certificato provvisorio europeo della navigazione interna all'unità navale:

- a) che, con l'autorizzazione dell'autorità competente, effettua un viaggio occasionale per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna;
- b) che ha smarrito o danneggiato il certificato europeo della navigazione interna o cui è stato revocato lo stesso;
- c) che, a seguito di visita tecnica con esito positivo, è in attesa di rilascio o di rinnovo del certificato europeo della navigazione interna;
- d) che non soddisfa i requisiti previsti per ottenere il certificato europeo della navigazione interna;
- e) che, avendo subito danni, non mantiene la conformità ai requisiti previsti per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna;
- f) che beneficia di una deroga agli allegati II e V del presente decreto, conformemente agli articoli 25 e 26 della direttiva (UE) 2016/1629, in attesa dell'adozione dei pertinenti atti di esecuzione da parte della Commissione europea.

Nel caso, invece, di un impianto galleggiante o di un galleggiante, l'autorità competente di cui all'allegato VI, sempre dopo avere effettuato specifica visita tecnica, rilascia il certificato provvisorio quando l'ente competente in materia di trasporti speciali, in base alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione interna, subordina l'autorizzazione a effettuare un trasporto speciale proprio all'ottenimento di detto certificato (**comma 2**). La validità del certificato è prevista al **comma 3**. La validità è non superiore a un mese nei casi previsti dal comma 1, lettere a), d) ed e) e dal comma 2; è non superiore due mesi nei casi previsti dal comma 1, lettere b) e c). Nel caso previsto dal comma 1, lettera f), del presente articolo, il certificato provvisorio europeo della navigazione interna è valido per sei mesi e può essere prorogato per periodi di sei mesi finché la Commissione europea non adotta gli atti di esecuzione della Commissione europea previsti dagli articoli 25 e 26 della direttiva (UE) 2016/1629 (**comma 4**).

L'articolo 13 attua quanto stabilito dall'articolo 13 della direttiva relativamente ai casi in cui è ammessa la sostituzione dei certificati europei della navigazione interna, prevedendo anche la relativa procedura. In particolare, l'articolo prevede che in caso di furto, smarrimento o distruzione dei certificati europei della navigazione l'autorità competente di cui all'allegato VI può rilasciare un duplicato (**comma 1**). In caso di danneggiamento, l'autorità può rilasciare il duplicato previa restituzione del certificato deteriorato (**comma 2**).

L'articolo 14 attua quanto stabilito dall'articolo 15 della direttiva. L'articolo dispone che il rifiuto di rilascio o di rinnovo dei certificati della navigazione interna da parte dell'autorità competente deve essere motivato e notificato all'interessato. I certificati della navigazione interna possono essere revocati dall'autorità competente di cui all'allegato VI quando l'unità navale non risulta più in possesso dei requisiti tecnici indicati nei certificati stessi. Alla presente disposizione si applicano le norme generali in materia di procedimento amministrativo previsto dalla legge n. 241/1990 dell'ordinamento nazionale. Avverso il diniego di rilascio o di rinnovo dei certificati sono esperibili i ricorsi giurisdizionali e amministrativi da presentarsi nelle forme e con le modalità previste dalle vigenti disposizioni nazionali in materia.



L'articolo 15 introduce una norma di carattere transitorio, in attuazione dell'articolo 16 della direttiva. Si prevede, in particolare, che, in attesa della stipulazione fra gli Stati membri di accordi per il riconoscimento reciproco dei certificati di navigabilità, le navi appartenenti a Paesi terzi possono navigare nelle acque interne nazionali, a condizione che il proprietario, l'armatore o il loro rappresentante richieda all'autorità competente di cui all'allegato VI il riconoscimento del certificato di cui è in possesso, ovvero sottoponga l'unità navale alla visita tecnica prevista per il rilascio del certificato.

L'articolo 16 disciplina, recependo l'articolo 17 della direttiva, il registro di tutti i certificati rilasciati o rinnovati ai sensi del presente schema di decreto, detenuto dall'autorità competente. In analogia con quanto già previsto dal d.lgs. 22/09 per i certificati comunitari per la navigazione interna, le autorità competenti di cui all'allegato VI tengono un registro aggiornato dei certificati europei della navigazione interna da essi rilasciati.

L'articolo 17 attua l'articolo 18 della direttiva. Esso prevede che ogni unità navale ha assegnato per la propria intera vita un numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI), secondo le disposizioni di cui all'allegato II e dell'articolo 2.18 dell'allegato V del presente decreto. L'ENI è attribuito dall'autorità competente di cui all'allegato VI ed è inserito nei certificati della navigazione interna, al momento del rilascio di questi ultimi. Il **comma 3** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette alla Commissione europea l'elenco delle autorità competenti che attribuiscono il numero.

L'articolo 18 recepisce l'articolo 19 della direttiva ed è relativo a disposizioni sulla banca dati europea degli scafi. Il **comma 1** prevede l'obbligo in capo all'autorità competente di cui all'allegato VI di inserire tempestivamente per ogni unità nella banca dati europea degli scafi (EHDB) le seguenti informazioni e documentazione: a) i dati identificativi dell'unità navale; b) i certificati della navigazione interna previsti dal decreto rilasciati, rinnovati, sostituiti o revocati; c) copia digitale di tutti i certificati rilasciati; d) i dati relativi a eventuali istanze respinte o sospese di rilascio dei certificati; e) eventuali modifiche ai dati di cui alle lettere da a) a d). Al **comma 2**, è previsto che, nel caso di demolizione dell'unità navale, l'autorità competente elimina dall'EHDB i predetti dati e le informazioni. Il **comma 3** prevede l'accesso ai dati contenuti nell'EHDB. L'accesso è consentito all'amministrazione e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1 aprile 1981, n. 121, nonché agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della medesima legge nonché agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto. Al **comma 4**, è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può trasferire dati personali a un Paese terzo o a un'organizzazione internazionale, nel caso in cui il trasferimento avviene solo su base individuale e sono soddisfatti i requisiti della normativa nazionale ed europea in materia di protezione dei dati personali. Il **comma 5** prevede l'emanazione di un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, dell'interno previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, per stabilire l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza e i dati, nel rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati, relativi all'accesso alla banca europea degli scafi.



L'articolo 19 è relativo al riconoscimento degli organismi di classificazione. Esso attua l'articolo 21 della direttiva. Al **comma 1**, si prevede che gli organismi di classificazione effettuano sulle unità navali, sui galleggianti e sugli impianti galleggianti addetti alla navigazione interna compiti di controllo e di ispezione rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, anche finalizzati al rilascio dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12, fermo restando il potere di rilascio dei relativi certificati da parte dell'autorità competente di cui all'allegato VI. I **commi 2, 3 e 4** sono relativi all'istruttoria del provvedimento di autorizzazione e di riconoscimento dell'organismo di classificazione. Il **comma 5** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, stabilisce le modalità per il rilascio dell'autorizzazione e per la presentazione delle prove documentali a corredo dello stesso. Il **comma 6** prevede gli obblighi di vigilanza sugli organismi in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I **commi 7 e 8** sono relativi alle verifiche che effettua l'amministrazione sugli organismi. Il **comma 9** prevede, proprio al fine delle citate verifiche, le informazioni che l'amministrazione riceve da quest'ultimi. I **commi 10, 11 e 12** sono relativi ai procedimenti di sospensione e revoca degli organismi; il **comma 13**, invece, dispone circa le procedure inerenti il richiamo scritto, la sospensione e la revoca dell'autorizzazione, prevedendo l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa. Al **comma 14**, sono previsti scambi di informazioni tra l'amministrazione e la Commissione europea. Il **comma 15** è relativo alla revoca dell'autorizzazione all'organismo autorizzato, a seguito di revoca del riconoscimento da parte della Commissione europea. Il **comma 16** contiene una clausola di riconoscimento per gli organismi di classificazione già riconosciuti. Si dispone che gli organismi di classificazione già riconosciuti anteriormente al 6 ottobre 2016 in conformità della direttiva 2006/87/CE sono riconosciuti anche ai sensi del presente decreto. Al **comma 17**, è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione europea qualsiasi modifica relativa ai nomi o agli indirizzi degli organismi di classificazione per i quali ha richiesto il riconoscimento.

L'articolo 20, nel recare attuazione dell'articolo 22 della direttiva, disciplina la materia dei controlli sui requisiti tecnici, stabilendo al **comma 1** che essi spettano all'autorità competente (e, pertanto, a tutti gli uffici della Motorizzazione civile). Ai sensi del **comma 2**, l'autorità può procedere in qualunque momento a verificare se una unità navale, un galleggiante e un impianto galleggiante sia in possesso di un valido certificato di navigazione e se sia conforme a quanto previsto nel certificato stesso. Può inoltre accertare se gli stessi possono rappresentare un pericolo palese per le persone imbarcate, per l'ambiente o per la navigazione. Al **comma 3** è previsto che, se nel corso di un'ispezione di cui al **comma 2**, l'autorità competente rileva che il certificato di una determinata unità navale, galleggiante e impianto galleggiante non è valido o che gli stessi non soddisfano i requisiti stabiliti nel certificato, ma che l'invalidità o la non conformità ai requisiti non comporta alcun pericolo manifesto, obbliga il proprietario dell'unità navale, del galleggiante e dell'impianto galleggiante, o un loro rappresentante, nonché l'armatore dell'unità navale a adottare tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione entro un termine stabilito. L'autorità competente che ha rilasciato o, da ultimo, rinnovato il certificato è informata entro sette giorni dall'ispezione. Al **comma 4**, si dispone che, se nel corso dell'ispezione di cui al **comma 2**, l'autorità competente rileva che il certificato non è conservato a bordo o che l'unità navale, il galleggiante o l'impianto galleggiante è manifestamente causa di pericolo, tale autorità può vietare al comandante della nave o al responsabile del galleggiante speciale, galleggiante e dell'impianto galleggiante di proseguire il viaggio finché non sono state adottate le necessarie misure riparatrici. Il **comma 5** regola



l'ipotesi in cui l'autorità competente ritenga che una determinata unità navale, un galleggiante e un impianto galleggiante – malgrado dalla documentazione risulti conforme alle normative indicate nel decreto in esame - possa costituire un grave pericolo per la sicurezza di persone o cose ovvero dell'ambiente, o se non risultino rispettati i requisiti relativi alla robustezza strutturale, alla navigabilità o alla manovrabilità, o quelli specificati dall'allegato II. In tali casi, l'autorità può sospendere l'attività della nave e dei citati galleggianti ovvero imporre le necessarie misure di sicurezza aggiuntive, comunicando entro sette giorni tali decisioni anche all'autorità dello Stato membro che ha rilasciato o rinnovato il certificato. Tale ultima previsione si riferisce ovviamente al caso di unità navale appartenente ad altro Stato; le procedure dettate dal comma 5 sono peraltro applicabili anche alle unità navali italiane. Va ricordato che l'articolo 22 della direttiva prevede, in via generale, il potere delle autorità competenti di accertare se l'unità navale rappresenti un pericolo palese per le persone a bordo, per l'ambiente circostante o per la navigazione, e di adottare le misure necessarie. Al **comma 6**, si prevede che l'autorità competente può, mediante apposite prescrizioni proporzionate alla situazione di pericolo, autorizzare la nave e i citati galleggianti a raggiungere senza rischi apposito luogo per eseguire ispezioni o riparazioni, nel caso consentendo anche la cessazione delle operazioni di trasporto in atto.

L'**articolo 21** recepisce l'articolo 31 della direttiva relativamente alle procedure di modifica degli allegati tecnici al presente schema di decreto. Per garantire velocità e snellezza delle procedure, si è ritenuto di prevedere anche in analogia ad analoghe iniziative il ricorso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, per l'adeguamento degli allegati, in attuazione di direttive europee in materia di navigazione interna, ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012 n. 234.

L'**articolo 22**, in attuazione dell'articolo 45 della direttiva, contiene le norme sanzionatorie, la cui introduzione si rende necessaria per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione interna, alla salvaguardia della vita umana e alla tutela dell'ambiente. L'impianto sanzionatorio del presente articolo, a eccezione di quanto prescritto ai commi 3 e 4, richiama il contenuto dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 22 del 2009. In particolare, al **comma 1**, si prevede il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, viola l'obbligo di chiedere la vista tecnica addizionale (articolo 6, comma 6), l'obbligo di richiedere il rilascio o il rinnovo del certificato europeo della navigazione interna (articolo 8, comma 3 e comma 7), quello di adottare le misure necessarie imposte dall'autorità competente previste all'articolo 20, commi 3, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante della nave ovvero al responsabile del galleggiante speciale nel caso in cui la nave o il galleggiante speciale non sono dotati dei certificati in corso di validità. Al **comma 2**, si prevede relativamente all'unità navale, al galleggiante e all'impianto galleggiante che il proprietario, il comandante, l'armatore, il responsabile o il loro rappresentante, che naviga senza avere ottenuto il certificato provvisorio, o che naviga con certificato provvisorio scaduto, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. Al **comma 3**, si dispone che il proprietario, l'armatore dell'unità navale di Paesi terzi, o il loro rappresentante, che non presenta l'istanza all'autorità competente per il riconoscimento del certificato di navigabilità o non sottopone l'unità navale a visita iniziale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. Il **comma 4** dispone che il comandante della nave e il responsabile del galleggiante speciale che, su disposizione dell'autorità competente, non rispetta l'obbligo di cui all'articolo 20, comma 5, di sospendere le



attività dell'unità navale o di adottare le misure di sicurezza aggiuntiva e non rispetta il divieto di cui all'articolo 20, comma, comma 4, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. Alla stessa pena (**comma 5**), soggiace il responsabile del galleggiante e dell'impianto galleggiante che, su disposizione dell'autorità competente, non rispetta l'obbligo di cui all'articolo 20, comma 5, di sospendere le attività del galleggiante e dell'impianto galleggiante o di adottare le misure di sicurezza aggiuntiva e non rispetta il divieto di cui all'articolo 20, comma, comma 4 è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. Il **comma 6** dispone, invece, che il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui agli articoli 2.03, comma 1, lettera a) e 2.07, comma 1, dell'allegato V del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa da 516 euro a 1548 euro. Il **comma 7** prevede che il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui all'articolo 2.18 dell'allegato V (relativo all'attribuzione del numero di identificazione europeo) del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa da 1032 euro a 3098euro. Il **comma 8** specifica che il comandante della nave e il responsabile del galleggiante speciale che non tiene a bordo il certificato di cui agli articoli 8, 9, 12, o 15, comma 2, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 1193 del codice della navigazione; (**comma 9**) alla stessa pena soggiace il responsabile del galleggiante e dell'impianto galleggiante che non tiene a bordo il certificato di cui all'articolo 12, comma 2. Al **comma 10**, sono individuati gli uffici della motorizzazione civile quali autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il **comma 11** attribuisce compiti di accertamento dei reati e degli illeciti amministrativi previsti dallo stesso articolo alle Forze di polizia di cui alla legge n.121/1981, al Corpo delle Capitanerie di porto, così come già previsto dall'articolo 19 del decreto legislativo n. 22 del 2009 e dal codice dell'ordinamento militare. Il Corpo delle Capitanerie di porto, infatti, da tempo assicura il soccorso anche sui laghi, con funzione di direzione e coordinamento delle relative operazioni, vigilando altresì sulla sicurezza della navigazione sulla base della vigente normativa. In particolare, l'attribuzione dei compiti di polizia giudiziaria, da contemplarsi espressamente ai sensi dell'articolo 57, comma 3, del codice di procedura penale, si rende necessaria per consentire al suddetto personale di accertare direttamente, nella fase immediatamente successiva al soccorso, se lo stato di pericolo sia dipeso dall'inosservanza delle presenti norme in materia di sicurezza, in modo che l'autorità giudiziaria sia in grado di disporre tempestivamente degli utili elementi conoscitivi. E' prevista, infine, ai sensi dell'articolo 57, comma 3, del codice di procedura penale la clausola generale in cui si prevede che accertamento dei reati e degli illeciti amministrativi compete alle persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione interna.

L'articolo 23 è relativo alle disposizioni tariffarie. Al **comma 1**, si prevede che le spese relative alle attività delle commissioni di cui all'articolo 7, comprese quelle relative alla corresponsione del gettone di presenza di cui al comma 7 e quelle relative all'eventuale supporto tecnico e scientifico di cui al comma 6 del medesimo articolo, sono a carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale o del loro rappresentante. Anche gli oneri relativi al rilascio, rinnovo e alla sostituzione dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12 del presente decreto, quelli per il riconoscimento di certificati di navigabilità interna emessi da Paesi terzi di cui all'articolo 15, quelli per l'istituzione del registro certificati, per l'esecuzione delle visite tecniche di cui agli articoli 6 e 12, per l'assegnazione del numero unico europeo di identificazione delle navi di cui all'articolo 17 del presente decreto sono a carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante (**comma 2**). Alla copertura dei predetti oneri e di quelli relativi alle attività della Commissione territoriale della navigazione interna si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei



trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, per le attività di ispezione e di certificazione nonché i termini e le modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni (comma 3). Anche gli oneri relativi alle attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a carico dei medesimi organismi (comma 4). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti per le attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione, nonché i termini e le modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni (comma 5). Si dispone, infine, ai commi 6 e 7, che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe previste dal presente articolo affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente articolo.

L'articolo 24 contiene la consueta clausola di neutralità finanziaria. Dall'attuazione del decreto, infatti, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 25 prevede le disposizioni abrogative e transitorie. In particolare, al comma 1, è previsto che dalla data di entrata in vigore del presente schema di decreto è abrogata la vigente disciplina in materia, ovvero il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, attuativo della direttiva 2006/87/CE. Il comma 2, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 28 della direttiva, dispone che i certificati del presente decreto, rilasciati prima del 6 ottobre 2016, in vigenza del decreto legislativo n. 22/2009, sono valenti sino alla loro scadenza. Al comma 3, in attuazione dell'articolo 30 della direttiva, si prevede che i requisiti tecnici temporanei, adottati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 22/2009 e dell'articolo 1.06 dell'allegato II del medesimo decreto, sono validi sino alla loro scadenza. Il comma 4, in attuazione dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva, dispone che le visite tecniche per il rinnovo del certificato comunitario per la navigazione interna rilasciato ai sensi del decreto legislativo n. 22 del 2009 sono effettuate a scadenza del predetto certificato e, comunque, devono essere effettuate entro il 30 dicembre 2018.

L'articolo 26 è relativo all'entrata in vigore dello schema di decreto.

L'allegato I riporta l'elenco delle vie navigabili interne italiane, tutte comprese in zona 4.

L'allegato II fissa i requisiti tecnici minimi applicabili alle unità navali addette alla navigazione interna delle zone 1, 2, 3 e 4 e che l'unità navali debbono soddisfare ai fini anche del rilascio del certificato europeo della navigazione interna. Esso corrisponde all'allegato II della direttiva.

L'allegato III elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici supplementari applicabili alle navi delle vie navigabili interne delle zone 1 e 2 e della zona non collegata III. Esso corrisponde all'allegato III della direttiva.



L'allegato IV elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici ridotti per le navi addette alla navigazione interna delle zone 3 e 4 della direttiva. Esso, infatti, corrisponde all'allegato IV della direttiva.

L'allegato V è relativo alle disposizioni procedurali dettagliate e corrisponde all'allegato V della direttiva.

L'allegato VI individua quattro uffici della motorizzazione civile come autorità competenti, ai sensi del presente decreto.

L'allegato VII prevede i modelli relativi al certificato europeo della navigazione, al certificato supplementare europeo della navigazione interna, al certificato provvisorio europeo della navigazione interna.

L'allegato VIII richiamato dall'articolo 2.17 dell'allegato V del presente decreto, riproduce il modello di registro dei certificati europei della navigazione interna, che deve essere tenuto dall'autorità competente.

L'allegato IX fissa le procedure e i requisiti che gli organismi di classificazione debbono possedere per l'autorizzazione a operare ai sensi dell'articolo 19 dello schema di decreto; esso corrisponde all'allegato VI della direttiva.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/1629 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 SETTEMBRE 2016, CHE STABILISCE I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/100/CE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 2006/87/CE

ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 1	Art. 1	
Art. 2	Art. 2	
Art. 3	Art. 3	
Art. 4	Allegato I	
Art. 5	Art. 4	
Art. 5	Art. 5	
Art. 5, par. 2	Art. 5, comma 3	
Art. 6, par. 1	Art. 8, commi 1 e 9	
Art. 6, par. 2	Art. 8, comma 1 e allegato VII	
Art. 6, par. 3	Art. 7, Art. 17, comma 2 e allegato VI	
Art. 6, par. 4	Art. 6, comma 4	
Art. 6, par. 5	Art. 6, commi 3 e 8	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 6, par. 6	Art. 6, commi 8 e 10	
Art. 6, par. 7	Art. 8, comma 4	
Art. 7	Art. 9, comma 1	
Art. 8	Art. 9, comma 2	
Art. 9	Art. 12	
Art. 10, par. 1	Art. 8, comma 10	
Art. 10, par. 2	Art. 8, comma 11	
Art. 11	Art. 8, comma 13	
Art. 12	Art. 6, comma 3 e Art. 8, comma 7	
Art. 13	Art. 13	
Art. 14	Art. 6, commi 6 e 7 e Art. 8, comma 8	
Art. 15	Art. 14	
Art. 16	Art. 15	
Art. 17	Art. 16 e allegato VIII	
Art. 18, par. 1, 2 e 3	Art. 17, commi 1 e 2	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 18, par. 4	Art. 17, comma 3 e allegato VI	
Art. 19	Art. 18	
Art. 20	Art. 6	
Art. 20, par. 1	Art. 4 e Art. 6 commi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8	
Art. 20, par. 2	Art. 6, comma 9	
Art. 20, par. 3	Art. 4, comma 2	
Art. 20, par. 4	Allegato V	
Art. 21	Art. 19	
Art. 22	Art. 20	
Art. 23, par. 1		La disposizione non è stata recepita, in quanto le vie navigabili nazionali ricadono esclusivamente nella zona 4
Art. 23, par. 2		La disposizione non è stata recepita, in quanto le vie navigabili nazionali ricadono esclusivamente nella zona 4



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 23, par. 3		La disposizione non è stata recepita, in quanto le vie navigabili nazionali ricadono esclusivamente nella zona 4
Art. 23, par. 4	Art. 10, comma 1	
Art. 23, par. 5	Art. 10, comma 3	
Art. 23, par. 6	Art. 10, comma 2	
Art. 24, par. 1	Art. 11, comma 1	
Art. 24, par. 2	Art. 11, comma 2	
Art. 24, par. 3	Art. 11, comma 3	
Art. 25, par. 1		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 25, par. 2	Art. 11, comma 2	
Art. 26, par. 1		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 26, par. 2	Art. 11, comma 2	
Art. 27		L'articolo 27 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea.



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 28	Art. 26, comma 2	
Art. 29, par. 1	Art. 8, commi 3 e 4 e Art. 25, comma 4	
Art. 29, par. 2, 3 e 4	Art. 8, commi 5, 6 e 7	
Art. 30	Art. 25, comma 3	
Art. 31	Art. 21	
Art. 32		L'articolo 32 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 33		L'articolo 33 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 34		L'articolo 34 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 35	Art. 22	
Art. 36		La disposizione non è stata recepita, in quanto la direttiva 2009/100/CE non è stata recepita nell'ordinamento nazionale
Art. 37		La disposizione riguarda il recepimento della direttiva
Art. 38		L'articolo 38 della direttiva concerne le abrogazioni.



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 39		L'articolo 39 della direttiva concerne la data di entrata in vigore della direttiva
Art. 40		L'articolo 40 della direttiva concerne i destinatari della direttiva
	Art. 24	L'articolo è relativo alla clausola di invarianza finanziaria del decreto legislativo
	Art. 26	L'articolo è relativo all'entrata in vigore del decreto legislativo
Allegato I	Allegato I	
Allegato II	Allegato II	
Allegato III	Allegato III	
Allegato IV	Allegato IV	
Allegato V, Art. 2.01	Art. 7	
Allegato V, Art. 2.03	Allegato V, Art. 2.03	
Allegato V, Art. 2.07	Allegato V, Art. 2.07	
Allegato V, Art. 2.09	Allegato V, Art. 2.09	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/1629/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 14 SETTEMBRE 2016	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Allegato V, Art. 2.10	Allegato V, Art. 2.10	
Allegato V, Art. 2.15	Art. 23	
Allegato V, Art. 2.16		La disposizione non è stata recepita, in quanto già prevista dalla normativa nazionale in materia di procedimento amministrativo
Allegato V, Art. 2.17	Allegato V, Art. 2.17	
Allegato V, Art. 2.18	Allegato V, Art. 2.18	
Allegato V, Art. 2.20	Allegato V, Art. 2.20	



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro per gli affari europei e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Concertanti: Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico nonché dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

C) Tipologia dell'atto:

La legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – legge di delegazione europea 2016-2017 e, in particolare, l'Allegato A, n. 19, prevede il recepimento della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. Al momento, la materia risulta ancora disciplinata dal decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, che, a seguito della evoluzione normativa europea, avvenuta appunto con la direttiva 2016/1629/UE deve essere aggiornata in ambito nazionale. L'intervento regolatorio si prefigge, infatti, di modificare la disciplina di settore per renderla maggiormente aderente agli indirizzi degli Organi europei in tema sicurezza del trasporto fluviale e di costruzione di unità navali. In particolare, lo schema di provvedimento reca in generale un rinnovato quadro giuridico e tecnico, adeguato all'innovazione, in materia di navigazione interna, favorendo l'innovazione del settore ed è in linea con le previsioni dello sviluppo fluviale in Europa.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 24).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti degli articoli.

Il contenuto dell'articolo 24 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2016/1629/UE del 14 settembre 2016 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli e degli allegati dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

L'articolo contiene le disposizioni relative alla finalità del provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

La norma è relativa al campo di applicazione. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

L'articolo riguarda le definizioni. La norma individua i soggetti che interverranno ai fini dell'applicazione delle norme di sicurezza, riconoscendo a tal fine come "amministrazione" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" e come "autorità competenti" gli uffici della motorizzazione civile. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 4

La disposizione individua le funzioni e le attività concernenti le ispezioni relative al controllo delle unità navali in materia di navigazione interna. Al riguardo, si evidenzia come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo agli uffici della motorizzazione civile.

Infatti, il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali della navigazione interna, svolto con l'impiego di personale civile in possesso di requisiti professionali richiesti dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è riconducibile nel quadro delle funzioni e delle attività di istituto discendenti dalle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 22 del 2009 e condotte dagli uffici della motorizzazione civile con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A riguardo si specifica che le risorse utilizzabili per l'attività in questione, già esistenti in bilancio, sono le seguenti:



Capitolo	Denominazione capitolo	Piano gestionale	Denominazione piano gestionale	2018	2019	2020
1625	SPESE PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI	01	MISSIONI ALL'INTERNO	3.962,00	4.026,00	4.026,00

ARTICOLO 5

L'articolo riguarda la conformità delle unità navali ai requisiti tecnici e di sicurezza. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

La disposizione prevede che gli uffici della motorizzazione civile effettuano, tramite le previste Commissioni territoriali della navigazione interna, le seguenti visite tecniche alle unità navali addette alla navigazione interna: a) visita iniziale; b) visita di rinnovo; c) visita addizionale; d) visita volontaria. Al riguardo, l'esecuzione delle visite tecniche alle unità navali addette alla navigazione interna sono poste a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, tramite la fissazione di tariffe basate sul costo effettivo del servizio. Con riferimento alla predisposizione delle specifiche tariffe, calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio per lo svolgimento delle visite tecniche, si conferma l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate. Le attività poste a carico degli uffici della motorizzazione civile, infatti, sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, armatori o dei loro rappresentanti. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 7

L'articolo prevede l'istituzione della Commissione territoriale della navigazione interna, che effettua le visite tecniche finalizzate al successivo rilascio dei certificati da parte delle autorità competenti. Pertanto, l'attività delle suddette Commissioni si concretizza nell'effettuazione delle visite alle unità navali al fine di verificarne la conformità ai requisiti tecnici previsti. Sono previste quattro Commissioni di ispezione sul territorio nazionale, come specificato nell'allegato VI dello schema di decreto, le cui spese sono poste a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, tramite la fissazione delle tariffe di cui al citato articolo 23, comma 3. Le attività poste a carico delle commissioni, infatti, sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, armatori o dei loro rappresentanti, sia della tariffa, sia dell'onere connesso alla partecipazione di eventuali esperti di cui al comma 6, secondo le vigenti tabelle relative agli oneri professionali. Il comma 7 specifica che ai componenti delle Commissioni territoriali spetta esclusivamente un rimborso spese, da determinare ai sensi del citato articolo 23, comma 3. Pertanto agli stessi non spettano, ad eccezione di tale rimborso spese, gettoni di presenza, indennità o altri emolumenti comunque qualificati.

Le attività della segreteria delle commissioni sono svolte dal personale dell'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente, nell'ambito degli stanziamenti per stipendi e assegni fissi per il personale già assegnati, cui si provvederà nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



Si precisa, infatti, che le attività poste a carico dell'amministrazione per l'espletamento delle attività delle commissioni sono attività istituzionali già ordinariamente svolte e ricomprese nelle attività di ispezione al naviglio delle acque interne, previste dal decreto legislativo n. 22 del 2009. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLI 8, 9, 12, 13, 14, 15 e 16

Gli articoli 8, 9, 12, 13, 14 e 15 sono relativi alle attività di certificazione previste in capo agli uffici della motorizzazione civile. In particolare, l'articolo 8 è relativo al rilascio e rinnovo da parte dell'autorità competente (ovvero degli uffici della motorizzazione civile) a favore delle unità navali che risultino conformi ai requisiti tecnici richiesti, di un certificato europeo della navigazione interna. E' prevista, inoltre, da parte dell'autorità competente, l'adozione di misure di salvaguardia nei confronti delle unità navali che possono costituire rischio di grave pericolo per la sicurezza di persone o cose o ambiente. Infine, al comma 13, si prevede la possibilità di concedere proroghe alla validità dei certificati da parte dell'autorità competente. Gli articoli 9 e 12 prevedono la possibilità di rilasciare, in particolari casi, certificati europei provvisori o supplementari. L'articolo 13 prevede la possibilità di rilascio di duplicati dei certificati. L'articolo 14 dispone norme procedurali circa il rifiuto di rilascio o di rinnovo dei certificati della navigazione interna da parte dell'autorità competente. L'articolo 15 prevede il procedimento per il riconoscimento dei certificati di navigabilità interna emessi da Paesi terzi. L'articolo 16 prevede l'istituzione di un apposito registro inerente le attività di certificazione. Gli oneri relativi alle attività di certificazione degli uffici della motorizzazione civile, come già premesso, sono a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, prevedendo all'articolo 23, comma 3 un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la fissazione delle tariffe sulla base del costo effettivo del servizio reso e per la determinazione delle modalità di versamento e di adeguamento biennale delle tariffe. Si tratta, comunque, per lo più di attività discendenti dalle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 22 del 2009 e, pertanto, già ordinariamente svolte dagli uffici della motorizzazione civile. Attualmente gli uffici della motorizzazione civile applicano le tariffe previste nella tabella 3 allegata alla legge n. 870/1986. La tabella è stata modificata, da ultimo, dall'articolo unico, D.M. 5 settembre 2005 (Gazz. Uff. 17 settembre 2005, n. 217), dal D.M. 12 aprile 2007 e dall'art. 1, comma 1, lett. a) e b), D.M. 5 ottobre 2015, sostituisce quella allegata al D.M. 19 dicembre 1980 che, a sua volta, sostituisce quella di cui al D.L. 21 dicembre 1966, n. 1090 (al quale si rinvia). La disposizione, pertanto, è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Per completezza, in merito agli oneri relativi all'istituzione del registro inerente le attività di certificazione, previsto dall'articolo 16, si specifica che le risorse utilizzabili per l'attività in questione, già esistenti in bilancio, sono le seguenti:

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2018	2019	2020
1676	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	13.09	SVILUPPO E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DEL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE	1.471	1.495	1.495

ARTICOLI 10 E 11

L'articolo 10 contempla la possibilità di applicare i requisiti tecnici ridotti per le unità operanti esclusivamente nelle acque interne nazionali, in conseguenza della classificazione in zona 4 delle acque interne italiane. L'articolo 11 prevede che il Ministro delle infrastrutture e trasporti, con decreto



di concerto con il Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, nell'ambito della navigazione interna nelle vie navigabili nazionali di cui all'allegato I, in quanto non collegate alla rete navigabile degli altri Stati membri, può autorizzare deroghe totali o parziali, da indicare nel certificato dell'unità navale, dall'applicazione delle norme di ordine tecnico contenute negli allegati del presente schema di decreto. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 17

La norma prevede che ogni unità navale ha assegnato per la propria intera vita un numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI), attribuito dall'autorità competente e inserito nei certificati della navigazione interna, al momento del rilascio di questi ultimi. Per tale attività, che rientra nell'ambito delle attività di certificazione, gli oneri relativi alle attività di assegnazione del numero da parte degli uffici della motorizzazione civile sono a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, prevedendo all'articolo 23, comma 3 un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la fissazione delle tariffe sulla base del costo effettivo del servizio reso e per la determinazione delle modalità di versamento e di adeguamento biennale delle tariffe. Si tratta, comunque, per lo più di attività discendenti dalle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 22 del 2009 e, pertanto, già ordinariamente svolte dagli uffici della motorizzazione civile. Attualmente gli uffici della motorizzazione civile applicano le tariffe previste nella tabella 3 allegata alla legge n. 870/1986. La tabella è stata modificata, da ultimo, dall'articolo unico, D.M. 5 settembre 2005 (Gazz. Uff. 17 settembre 2005, n. 217), dal D.M. 12 aprile 2007 e dall'art. 1, comma 1, lett. a) e b), D.M. 5 ottobre 2015, sostituisce quella allegata al D.M. 19 dicembre 1980 che, a sua volta, sostituisce quella di cui al D.L. 21 dicembre 1966, n. 1090 (al quale si rinvia). La disposizione, pertanto, è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 18

L'articolo è relativo alle disposizioni sulla banca dati europea degli scafi. In particolare, al comma 1 si prevede l'obbligo in capo all'autorità competente tempestivamente di inserire per ogni unità nella banca dati europea degli scafi (EHDB) alcune informazioni e documentazione. Detta banca dati, istituita presso la Commissione europea, viene aggiornata, per la parte di propria competenza, dalle autorità competenti mediante l'inserimento dei dati e dei certificati delle navi. Il comma 3 prevede, invece, l'accesso ai dati contenuti della suddetta banca dati ai fini della consultazione dei dati. Per entrambe le suddette attività, verrà utilizzata una ordinaria connessione internet, con accesso al sistema da remoto utilizzando le specifiche credenziali. L'accesso è consentito all'amministrazione e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1 aprile 1981, n. 121, nonché agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della medesima legge e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto. L'accesso ai dati e alle informazioni contenuti nella banca dati europea degli scafi avviene senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, giacché non sono previste necessità tecniche e interventi che riguardano la connessione con i sistemi delle Forze di polizia e del Corpo delle Capitanerie di porto. Pertanto, l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare attività d'istituto ben più complesse.



Non si rilevano quindi nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento, ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di elaborazione dei dati. Ne discende che dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 19

L'articolo è relativo all'autorizzazione degli organismi di classificazione. Al riguardo, si rappresenta che la disposizione è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri relativi alle attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza sugli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a totale carico dei medesimi organismi, prevedendo all'articolo 23, comma 5 un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la fissazione delle tariffe sulla base del costo effettivo del servizio reso e per la determinazione delle modalità di versamento e di adeguamento biennale delle tariffe. Si tratta, comunque, per lo più di attività discendenti dalle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 22 del 2009 (articolo 8 e allegato VII) e, pertanto, già ordinariamente svolte dagli uffici della motorizzazione civile. Attualmente gli uffici della motorizzazione civile applicano le tariffe previste nella tabella 3 allegata alla legge n. 870/1986. La tabella è stata modificata, da ultimo, dall'articolo unico, D.M. 5 settembre 2005 (Gazz. Uff. 17 settembre 2005, n. 217), dal D.M. 12 aprile 2007 e dall'art. 1, comma 1, lett. a) e b), D.M. 5 ottobre 2015, sostituisce quella allegata al D.M. 19 dicembre 1980 che, a sua volta, sostituisce quella di cui al D.L. 21 dicembre 1966, n. 1090 (al quale si rinvia).

ARTICOLO 20

La disposizione è relativa alle attività di ispezione relative al controllo delle unità navali in materia di navigazione interna. Al riguardo, nel far rinvio a quanto già rappresentato all'articolo 4, si evidenzia come dalla disposizione non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo agli uffici della motorizzazione civile. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali della navigazione interna, svolte, con l'impiego di personale civile dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di requisiti professionali richiesti costituisce una funzione ordinariamente già eseguita nel quadro delle attività di istituto condotte dagli uffici della motorizzazione civile (articolo 15 del decreto legislativo n. 22 del 2009), svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili. Per completezza, si specifica che le risorse utilizzabili per l'attività in questione, già esistenti in bilancio, sono le seguenti:

Capitolo	Denominazione capitolo	Piano gestionale	Denominazione piano gestionale	2018	2019	2020
1625	SPESE PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI	01	MISSIONI ALL'INTERNO	3.962,00	4.026,00	4.026,00

ARTICOLO 21



L'articolo recepisce l'articolo 31 della direttiva relativamente alle procedure di modifica degli allegati tecnici al presente schema di decreto. La norma è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 22

L'articolo contiene le norme sanzionatorie, la cui introduzione si rende necessaria per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione interna, alla salvaguardia della vita umana e alla tutela dell'ambiente. L'impianto sanzionatorio del presente articolo, a eccezione di quanto prescritto ai commi 6 e 7, richiama il contenuto dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 22 del 2009. In particolare, al comma 1, si prevede che il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola l'obbligo di chiedere la vista tecnica addizionale (articolo 6, comma 6), l'obbligo di richiedere il rilascio o il rinnovo del certificato europeo della navigazione interna (articolo 8, comma 3 e comma 7) o quello di adottare le misure necessarie imposte dall'autorità competente cui all'articolo 20, comma 4 e di cui all'articolo 20, comma 5, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante dell'unità navale o al responsabile del galleggiante che naviga senza essere provvisto dei certificati in corso di validità. La disposizione non muta gli importi sanzionatori e, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico della finanza pubblica. Al comma 2 si prevede che il proprietario, o il suo rappresentante, che non richiede il rilascio del certificato di cui all'articolo 12, comma 1, nel caso in cui l'ente competente in materia di trasporti speciali, in base alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione interna, subordina l'autorizzazione a effettuare un trasporto speciale all'ottenimento di detto certificato, è soggetto alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al responsabile del galleggiante o dell'impianto galleggiante nel caso in cui il galleggiante o l'impianto galleggiante non è dotato del certificato in corso di validità. Al comma 3, si prevede che il proprietario, l'armatore dell'unità navale di Paesi terzi, o il loro rappresentante, che non presenta l'istanza all'autorità competente per il riconoscimento del certificato di navigabilità o non sottopone l'unità navale a visita iniziale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. La disposizione non muta gli importi sanzionatori e, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico della finanza pubblica. Ai commi 4 e 5, è previsto che il comandante dell'unità navale, il responsabile del galleggiante speciale, il responsabile del galleggiante o dell'impianto galleggiante che, su disposizione dell'autorità competente, non rispetta l'obbligo di cui all'articolo 20, comma 5, di sospendere le attività dell'unità navale o di adottare le misure di sicurezza aggiuntive, è punito con la pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. Il comma 8 riguarda gli obblighi in capo al comandante dell'unità navale o al responsabile del galleggiante, prevedendo che, qualora quest'ultimi non tengono a bordo il certificato di cui agli articoli 8, 9, 12, o 15, comma 2, sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 1193 del codice della navigazione. Il comma 9 riguarda il responsabile del galleggiante o dell'impianto galleggiante, prevedendo che, qualora non tenga a bordo il certificato di cui all'articolo 12, comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa di cui all'articolo 1193 del codice della navigazione. Le due disposizioni non mutano gli importi sanzionatori e, pertanto non comportano nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico della finanza pubblica. Il comma 6 dispone che il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui agli articoli 2.03, comma 1, lettera a) e 2.07, comma 1,



dell'allegato V del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa da 516,00 euro a 1548,00 euro. La disposizione introduce nuove sanzioni pecuniarie e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica relativamente ai citati commi, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate che in quanto risorse aleatorie prudenzialmente non sono stimate. Il comma 7 prevede che il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui all'articolo 2.18 dell'allegato V (relativo all'attribuzione del numero di identificazione europeo) del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa da 1032,00 euro a 3098,00 euro. La disposizione introduce nuove sanzioni pecuniarie e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica relativamente ai citati commi, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate che in quanto risorse aleatorie prudenzialmente non sono stimate. Al comma 10, sono individuati gli uffici della motorizzazione civile quali autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Al riguardo, si precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto la predetta attività eseguita con l'impiego di personale dipendente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal decreto legislativo n. 22 del 2009 (articolo 19, comma 4 del decreto legislativo n. 22 del 2009), svolte compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. Il comma 11, così come già previsto dall'articolo 19 del decreto legislativo n. 22 del 2009 e dal codice dell'ordinamento militare, attribuisce compiti di accertamento dei reati e degli illeciti amministrativi previsti dallo stesso articolo anche al Corpo delle Capitanerie di porto, che, da tempo, assicura il soccorso anche sui laghi, con funzione di direzione e coordinamento delle relative operazioni, vigilando altresì sulla sicurezza della navigazione sulla base della vigente normativa. In particolare, l'attribuzione dei compiti di polizia giudiziaria, da contemplarsi espressamente ai sensi dell'articolo 57, comma 3, del codice di procedura penale, si rende necessaria per consentire al suddetto personale di accertare direttamente, nella fase immediatamente successiva al soccorso, se lo stato di pericolo sia dipeso dall'inosservanza delle presenti norme in materia di sicurezza, in modo che l'autorità giudiziaria sia in grado di disporre tempestivamente degli utili elementi conoscitivi. Ne discende che dall'attuazione complessiva della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate sono in grado di provvedere ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 23

L'articolo è relativo alle disposizioni tariffarie. Al comma 1, è previsto che le spese relative alle attività delle commissioni territoriali della navigazione interna di cui all'articolo 7 sono a carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante. Al comma 2, si specifica che gli oneri relativi al rilascio, rinnovo e alla sostituzione dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12, quelli per il riconoscimento di certificati di navigabilità interna emessa da Paesi terzi di cui all'articolo 15, quelli per l'istituzione e mantenimento del registro certificati di cui all'articolo 16, per l'esecuzione delle visite tecniche di cui agli articoli 6 e 12, quelli per l'assegnazione dell'ENI di cui all'articolo 17, quelli per le menzioni e modifiche del certificato europeo della navigazione interna di cui all'articolo 2.07 dell'allegato V del presente decreto sono a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante. Al



comma 3, è previsto un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la fissazione delle tariffe sulla base del costo effettivo del servizio reso e per la determinazione delle modalità di versamento e di adeguamento biennale delle tariffe. Al comma 4, è previsto che gli oneri relativi alle attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a totale carico dei medesimi organismi. Per tali attività al comma 5 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe nonché i termini e le modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni. Il comma 6 dispone che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 3 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui ai commi 1 e 2. Al comma 7, si prevede che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 5 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 4. Con riferimento alla predisposizione delle citate specifiche tariffe, calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio per lo svolgimento delle attività, appunto, sottoposte a tariffe, si assicura l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate. Le attività poste a carico dell'amministrazione, infatti, sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, degli armatori o dei loro rappresentante legale.

ARTICOLO 24

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria; lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque previsto il presente articolo contenete espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

ARTICOLO 25

L'articolo è relativo alle disposizioni abrogative e transitorie, del tutto irrilevanti rispetto alla presente relazione tecnico-finanziaria.

ARTICOLO 26

L'articolo è relativo all'entrata in vigore.



L'allegato I riporta l'elenco delle vie navigabili interne italiane, tutte comprese in zona 4. L'allegato ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato II fissa i requisiti tecnici minimi applicabili alle unità navali addette alla navigazione interna delle zone 1, 2, 3 e 4 e che l'unità navali debbono soddisfare ai fini anche del rilascio del certificato europeo della navigazione interna. Esso corrisponde all'allegato II della direttiva. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato III elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici supplementari applicabili alle navi delle vie navigabili interne delle zone 1, 2 e 3. Esso corrisponde all'allegato III della direttiva. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato IV elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici ridotti per le navi addette alla navigazione interna delle zone 3 e 4 della direttiva. Esso, infatti, corrisponde all'allegato IV della direttiva. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato V è relativo alle disposizioni procedurali dettagliate e corrisponde all'allegato V della direttiva. Al riguardo, si esaminano le disposizioni dell'allegato suscettibili di determinare effetti finanziari. Per quanto riguarda gli oneri relativi agli articoli 2.03, 2.07, 2.09, 2.10, 2.17, 2.18 e 2.20, trattandosi di adempimenti previsti in capo all'amministrazione relativi alle attività di ispezione, certificazione e comunicazione, come già evidenziato per gli articoli 4, 6, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16 e 17 sono a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante. Le disposizioni, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'allegato VI individua quattro uffici della motorizzazione civile, quali autorità competente, ai sensi del presente schema di decreto. L'allegato ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato VII riporta i modelli dei certificati della navigazione interna, previsti dal presente schema di decreto. L'allegato ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato VIII richiamato dall'articolo 2.17 dell'allegato V del presente decreto, riproduce il modello di registro dei certificati europei della navigazione interna, che deve essere tenuto dall'autorità competente. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato IX fissa le procedure e i requisiti che gli organismi di classificazione debbono possedere per l'autorizzazione a operare ai sensi dell'articolo 19 dello schema di decreto; esso corrisponde all'allegato VI della direttiva. Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 24).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 24).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche. Dall'introduzione delle nuove sanzioni descritte in relazione all'articolo 22 potrebbero, al contrario, determinarsi eventuali nuove entrate che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate.

ALLEGATO

Prospetto riepilogativo

degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 178 ha avuto esito:

POSITIVO

NEGATIVO

Il Paginecchio G. a cura dello Stato

7 GIU. 2018



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Le ragioni del presente schema di provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. L'esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare le modifiche alla previgente disciplina, al fine di allinearla alla normativa internazionale di settore. Dall'emanazione della direttiva abrogata, infatti, sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa e, pertanto, si è ritenuto necessario emanare una nuova direttiva. In linea con le previsioni dello sviluppo della rete fluviale in Europa, lo schema di provvedimento reca un rinnovato quadro giuridico e tecnico, adeguato all'innovazione, in materia di navigazione interna. Esso si prefigge l'obiettivo di modificare la disciplina di settore per renderla maggiormente aderente agli indirizzi degli organi europei in tema sicurezza del trasporto fluviale e di costruzione di unità navali. Occorre, infatti, mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto fluviale in Europa tramite l'adozione di un unico corpo uniforme di norme tecniche che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, ovvero lo standard ES-TRIN previsto dall'allegato II, in attuazione dell'allegato II alla direttiva. Ulteriori obiettivi sono quelli di introdurre una disciplina organica inerente il controllo degli organismi di classificazione (e, quindi, la qualità dell'attività da essi svolta), nonché creare, conseguentemente, un adeguato sistema di vigilanza sul mercato e accrescere la loro credibilità, eliminando in tal modo i possibili ostacoli alla libera e legittima circolazione dei prodotti italiani e, in generale, al corretto funzionamento del mercato europeo in tale settore. Un ulteriore obiettivo operativo a breve termine è costituito dalla maggiore qualificazione degli organismi di classificazione, che diventano coprotagonisti nella realizzazione di un mercato corretto e sicuro. Gli obiettivi specifici di medio termine sono quelli di migliorare la competitività delle imprese e degli organismi di classificazione che rispettano gli obblighi normativi, come conseguenza del miglioramento della tutela e della sicurezza del mercato, realizzando, altresì, un'efficace azione di sorveglianza del mercato stesso. Nel lungo periodo l'obiettivo principale è quello di migliorare la sicurezza nella navigazione interna e prevenire l'inquinamento mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti europei. Le vie navigabili interne, le cui potenzialità non siano state ancora sufficientemente valorizzate, possono infatti svolgere un ruolo sempre più importante per il trasporto delle merci nell'entroterra, come elemento di collegamento con i mari europei. Lo stesso obiettivo in Europa, nei prossimi anni, infatti, sarà quello di incrementare il trasporto per vie d'acqua, ipotizzando il raddoppio delle merci così trasportate e una corrispondente diminuzione di quelle movimentate via treno e strada entro il 2030. I vantaggi saranno individuabili soprattutto nella diminuzione dell'inquinamento e il minor costo. Un maggiore sfruttamento del trasporto su canali consentirà di ovviare a problemi quali la congestione del traffico e le eccessive emissioni di CO₂. Al riguardo, si evidenzia che i collegamenti fluviali italiani rientrano a giusto titolo nelle reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese *Trans-European Networks -Transport*). L'Idrovia Padana, per l'importanza strategica che riveste, è stata inserita già nel 1996 nella Rete transeuropea delle vie navigabili (Decisione n. 1692/96/CE) e,

in occasione della revisione 2011 delle Reti di trasporto trans-europee (TEN-T), è stata, inoltre, ridefinita la Rete di navigazione interna di rilevanza europea. Le nuove TEN-T prevedono due livelli di network: il *Core Network* e il *Comprehensive Network*, laddove il secondo è la rete di tutta l'Europa, e il primo è la selezione delle sue parti principali da realizzare entro il 2030. Il regolamento (UE) n.1315/2013 ha riconosciuto la navigazione interna del Nord Italia, quale infrastruttura completata e operativa al servizio dell'economia dell'intera pianura padana. L'intervento normativo è, pertanto, in linea con gli obiettivi del Governo e con gli impegni assunti dallo Stato italiano in sede europea.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- 1) il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni, recante codice della navigazione;
- 2) legge 18 luglio 1957, n. 614, e successive modificazioni, recante sistemazione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como;
- 3) la legge 5 giugno 1962, n. 616, e successive modificazioni, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;
- 4) la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- 5) la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;
- 6) la legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;
- 7) la legge 1 aprile 1981, n. 121, e successive modificazioni, recante nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
- 8) la legge 24 novembre 1981 n. 689, e successive modificazioni, recante modifiche al sistema penale;
- 9) la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- 10) la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- 11) la legge 29 novembre 1990, n. 380, e successive modificazioni, recante interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto;
- 12) il decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112, e successive modificazioni, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- 13) la legge 27 gennaio 2000, n. 16, recante ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996;

- 14) il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;
- 15) il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- 16) il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, recante codice dell'amministrazione digitale;
- 17) il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e successive modificazioni, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- 18) il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale;
- 19) il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2006/87/CE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE;
- 20) il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- 21) il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- 22) il decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631, e successive modificazioni, recante approvazione del regolamento per la navigazione interna;
- 23) il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- 24) il decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, recante esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966;
- 25) il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, e successive modificazioni, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- 26) il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e successive modificazioni, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;
- 27) il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, e successive modificazioni, recante regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;
- 28) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 gennaio 2014, e successive modificazioni, recante recepimento della direttiva 2012/48/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva 2012/49/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva

2013/22/UE del Consiglio del 13 maggio 2013, e della direttiva 2013/49/UE della Commissione dell'11 ottobre 2013 recanti modifiche agli allegati al decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, come modificato, attuativo della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 11 marzo 2014, n. 58.

2) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016 stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, e modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE. L'esigenza sistematica, come già illustrato, è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare le modifiche alla previgente disciplina, al fine di allinearla alla normativa internazionale di settore; orbene in questo contesto il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, recante attuazione della direttiva 2006/87/CE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE), è abrogato dal decreto in esame.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento, in virtù della sua natura, così come dei contenuti in esso richiamati, non presenta problematiche di rilievo costituzionale. Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a Statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. t), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla sicurezza della navigazione interna. La materia è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per le motivazioni che seguono. In primo luogo, l'esigenza, connessa alla strutturale pericolosità delle unità navali, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro navigazione (equipaggio e passeggeri) attraverso prescrizioni tecniche certamente pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia "ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale". In secondo luogo, in quanto funzionale alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano senza dubbio a prevenire una serie di reati a esse collegati, come l'omicidio colposo e le lesioni colpose; pertanto, la collocazione della sicurezza della navigazione, sotto questo profilo, nella citata materia è pienamente in linea con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, che riferisce la "sicurezza" prevista dalla ricordata norma costituzionale all'adozione delle misure relative alla prevenzione dei reati e al mantenimento dell'ordine pubblico. Si precisa, infine, che, con la sentenza n. 209 del 2000 la Corte costituzionale "ha ribadito che le attribuzioni nella materia dei trasporti si ripartiscono sulla base di criteri funzionali fondati precipuamente sul livello e sul tipo degli interessi da tutelare: alla competenza dello Stato è riservata esclusivamente la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli, ai fini della tutela dell'interesse generale all'incolumità delle persone, la quale esige uniformità di parametri di valutazione per l'intero territorio nazionale; gli ulteriori profili della disciplina del trasporto, in primo luogo quelli inerenti alle modalità di gestione e di organizzazione dei relativi servizi, rientrano invece nella competenza delle regioni e delle province autonome (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997)".

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il decreto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa. Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Le proposte di legge, il cui esame non è stato concluso, in materia di navigazione interna nella XVII legislatura sono l'A.C. 3503 e A.C. 3245. I due testi presentano contenuti diversi e complementari.

L'A.C. 3503 contiene diverse disposizioni volte a promuovere e favorire lo sviluppo della navigazione interna attraverso: il sostanziale recepimento della direttiva europea sui servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne (art. 1); la definizione di nuove norme sulla navigazione promiscua, volte a rendere più agevole il passaggio dei navigli che operano nelle acque interne in mare (artt. 7 e 9); la concessione di significative risorse (150 milioni di euro in tre anni) per gli investimenti sulla rete navigabile (art. 2); alcuni benefici di carattere fiscale e di alcune agevolazioni per gli operatori della navigazione interna (artt. 4, 5, 8); alcune disposizioni relative ai titoli professionali della navigazione interna (artt. 10-12).

L' A.C. 3245 istituisce un Comitato nazionale per la navigazione interna (CONINT), con la finalità di sviluppare e di incentivare la navigazione interna nonché di favorire la creazione di una rete di vie navigabili integrata, anche mediante l'efficace gestione del sistema idroviario padano-veneto (art. 2 e 4). Oltre a tale disposizione è definita la zona di navigazione promiscua (art. 1), e sono previste disposizioni in tema di sicurezza della navigazione interna (art. 3). Nel corso dell'esame dei due testi, svolto congiuntamente, nella seduta del 21 febbraio 2017 si è proceduto all'audizione dei principali soggetti anche istituzionali interessati alle tematiche della navigazione interna, con specifico riferimento al sistema idroviario padano veneto.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano specifici pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

PARTE II CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea ed essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo, in quanto deriva dal recepimento della direttiva 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio. Lo schema di decreto legislativo recepisce pressoché testualmente il contenuto della direttiva, per le parti che richiedono un recepimento nell'ordinamento giuridico.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

La verifica è stata effettuata con esito negativo.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non si hanno indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza CEDU sulla specifica materia in esame.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono state introdotte nuove definizioni normative rispetto a quelle attualmente in uso.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Per il recepimento della nuova direttiva non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, ed è stato innovato *ex novo* l'ordinamento giuridico. Infatti, trattandosi di un testo destinato agli operatori di un settore ad alta vocazione specialistica, come la navigazione interna, al fine di non ingenerare dubbi o incomprensioni di sorta, si è ritenuto necessario, procedere alla innovazione dell'ordinamento e ad abrogare integralmente il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 recante attuazione della direttiva 2006/87/CE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non vi sono effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto del provvedimento.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Nello schema di decreto vi sono i seguenti provvedimenti attuativi:

ARTICOLO 6, COMMA 10

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, per stabilire le procedure e le modalità delle attività ispettive e di rilascio dei certificati della navigazione interna;

ARTICOLO 18, COMMA 5

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, da adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro 90 giorni dalla entrata in vigore del presente decreto, per stabilire l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza e i dati, nel rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati, relativi all'accesso alla banca europea degli scafi;

ARTICOLO 19, COMMA 5

Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per stabilire le modalità di rilascio dell'autorizzazione agli organismi di classificazione;

ARTICOLO 19, COMMA 13

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, della tutela del del territorio e del mare, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per stabilire le procedure di applicazione delle misure sanzionatorie nei confronti degli organismi di classificazione autorizzati.

ARTICOLO 23, COMMA 3

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, per determinare le tariffe spettanti per le attività della Commissione territoriale della navigazione interna e per gli oneri relativi al rilascio, rinnovo e alla sostituzione dei certificati della navigazione interna, quelli per l'istituzione del registro certificati e per l'esecuzione delle visite tecniche;

ARTICOLO 23, COMMA 5

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per la determinazione delle tariffe spettanti per le attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione nonché i termini e le modalità di versamento delle medesime tariffe.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati dall'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/1629 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 SETTEMBRE 2016, CHE STABILISCE I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/100/CE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 2006/87/CE

Referente: **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio Legislativo**

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

Da sempre le merci e le persone hanno viaggiato servendosi del trasporto fluviale, le iniziative che vanno in direzione del miglioramento delle stesse e della riscoperta, sistemazione e riqualificazione dei corsi d'acqua e dei canali navigabili, costituiscono un significativo segmento all'interno del processo di valorizzazione delle risorse economiche, ambientali e culturali dell'Unione Europea. In tale contesto esistono gli esempi della Francia, dell'Inghilterra e della Germania, nazioni che hanno un interessante e rilevante sistema di trasporto fluviale. Il sistema di fiumi e canali navigabili esistente in Francia è sicuramente molto rilevante, e riconosciuto a livello internazionale, grazie alla sua straordinaria lunghezza e capillarità, all'efficienza dell'ente gestore (*Voies navigables de France*) e alla presenza di un eccellente strumento pubblicitario come il *Canal du Midi*, mirabile esempio di ingegneria idraulica. Anche la realtà idroviaria esistente in Inghilterra ha conosciuto un eccellente sviluppo specialmente in campo turistico, sostenuta anch'essa da un ente specifico (*British Waterways*) e caratterizzata dalla navigazione praticata con le tipiche imbarcazioni britanniche (*Houseboat*). In Germania, invece, i canali navigabili costituiscono un eccezionale sistema di comunicazione che è stato utilizzato favorevolmente per lo sviluppo economico delle aree industriali della locomotiva d'Europa. Nella figura seguente viene riportata una immagine della capillarità del sistema fluviale nell'Europa centrale e dell'importanza che esso riveste come mezzo di trasporto.



Nel nord Italia, nonostante la presenza di grandi assi fluviali, di importanti idrovie e di una fittissima rete idrografica minore, il recupero e il conseguente utilizzo a fini economici e turistici della via d'acqua è un atteggiamento relativamente recente, decisamente nuovo rispetto alle decennali esperienze maturate in ambito francese, inglese e tedesco. Facendo riferimento alla rete idrografica della pianura padana, e in modo particolare al Veneto, si può coglierne immediatamente la specificità. Le vie d'acqua che si snodano all'interno della campagna veneta infatti non rappresentano solo una realtà ambientale di gran valore, ma costituiscono anche un marchio territoriale capace di esprimere l'identità storica e culturale delle popolazioni che abitano lungo il corso dei fiumi. I fiumi e i canali veneti nei tempi passati sono stati profondamente modificati dall'uomo, che ne ha deviato il corso per evitare l'interramento della laguna, ne ha messo in sicurezza le arginature e sfruttato la morfologia per gli scopi più disparati (soprattutto attività molitoria). Gli interventi compiuti fino alla prima metà del secolo scorso da un lato hanno gradualmente ridotto il libero scorrimento naturale delle vie d'acqua, ma dall'altro hanno via via contribuito alla formazione di una particolare e interessantissima morfologia antropica che incide in maniera rilevante lungo quella che viene definita la spina dorsale dell'economia italiana. Con i suoi 652 chilometri di lunghezza il Po rappresenta una direttrice fluviale di rilevanza europea, potenzialmente sullo stesso piano dei grandi fiumi tedeschi e francesi nella prospettiva di un possibile sfruttamento nel campo del trasporto delle merci e delle persone. Il bacino idrografico del fiume, che si estende dalle Alpi agli Appennini per circa 71.000 kmq, corrisponde in buona parte alla zona di maggiore produzione industriale ed agricola del Paese, in cui si concentrano le più svariate attività, dal settore manifatturiero a quello meccanico, dall'elettronica fino alla zootecnia. Chiaramente la presenza del grande corso d'acqua è stata fondamentale, infatti lungo le sue rive si trovano numerosi impianti per la produzione di energia elettrica, senza dimenticare l'importanza per l'agricoltura che necessita di cospicui prelievi soprattutto durante i mesi estivi. Lo sfruttamento del fiume da parte dell'industria energetica e del settore agro-alimentare ha causato un progressivo ridimensionamento della portata complessiva del fiume. Tutte queste considerazioni, pertanto, ci permettono di poter parlare di via d'acqua anche come corridoio economico.



In generale, un adeguato sistema di infrastrutture e di servizi di trasporto è un elemento chiave per una crescita economica intelligente, sostenibile e inclusiva, e il settore dei trasporti svolge un ruolo rilevante per lo sviluppo economico e per il benessere della nostra società. A livello europeo il contributo del sistema dei trasporti alla crescita del P.I.L. si attesta intorno al 5% del P.I.L., mentre in Italia, secondo dati riferiti al 2014, si registrano valori inferiori (3%), anche se in lieve crescita rispetto alla sensibile contrazione degli anni precedenti. Per la movimentazione delle merci, in Italia, la modalità principale rimane l'autotrasporto - con esternalità negative dal punto di vista ambientale e con impatti evidenti sui costi della logistica - mentre il trasporto ferroviario e fluviale rappresenta sempre una quota di traffico minoritaria. Da segnalare che oltre il 98% delle tonnellate trasportate è generato dal traffico interno e che nell'ultimo quinquennio si è ridotto il trasporto interno di merci su gomma effettuato dalle imprese italiane a vantaggio di un aumento dei trasporti su gomma realizzati da imprese estere. I dati del 2014 relativi al traffico su strada sono positivi (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT) ed arrivano dopo un 2013 negativo. In realtà lo sviluppo dei trasporti dipende da quello dell'economia nel suo complesso ed il tasso di crescita dei primi e quello della seconda -espresso come variazione del P.I.L.- sono sostanzialmente gli stessi. Mentre la domanda di trasporto aumentava, gli investimenti per le infrastrutture di trasporto diminuivano: in Europa tali investimenti rappresentavano verso la metà degli anni '70 l'1,5% del P.I.L., mentre per tutti gli anni '80 si sono attestati sull'1%. L'aumento del trasporto, inoltre, non si è distribuito uniformemente nei vari modi, ma si è orientato prevalentemente sulla strada come già illustrato.

TRAFFICO MERCI NELL'UNIONE EUROPEA -INDICI 1970 = 100					
	ferrovia	Strada	Idrovia	Oleodotto	totale
1970	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1980	93,7	154,1	103,0	133,3	128,7
1990	85,0	211,4	104,0	105,0	153,2
RIPARTIZIONE MODALE DEL TRAFFICO IN EUROPA					
	strada	ferrovia	vie navigabili	Gasdotti	
1970	52,1%	30,1%	10,9%	6,8%	
2002	75,5%	12,9%	6,9%	4,6%	

In Italia la situazione dei trasporti presenta queste caratteristiche negative ulteriormente aggravate. Lo sviluppo dei trasporti è stato più impetuoso che altrove e soprattutto maggiore è stato il peso assunto dalla strada, mentre inferiore è risultato l'investimento in infrastrutture alternative asservite o al trasporto ferroviario o fluviale. Naturalmente le conseguenze negative sopra indicate si presentano con maggior gravità nel nostro Paese.

TRAFFICO MERCI* IN ITALIA -INDICI 1970 = 100					
	ferrovia	Strada	Idrovia	oleodotto	Totale
1970	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1980	110,7	191,0	58,0	128,9	158,7
1990	115,6	249,0	33,4	126,4	197,3

*su lunghe e medie distanze fonte: Conto Nazionale dei Trasporti

RIPARTIZIONE MODALE DEL TRAFFICO IN ITALIA				
	strada	Ferrovia	vie navigabili	Gasdotti
2002	86,3%	9,1%	0,1%	4,5%

Le alternative per porre rimedio a questa situazione non sono molte. Non si può ovviamente puntare su una riduzione della domanda di trasporto: questo significherebbe rinunciare allo sviluppo economico, mentre si sa che un tasso di crescita del P.I.L. del 3% all'anno è il minimo per conservare i livelli occupazionali. Né si può sempre aderire alla domanda tendenziale di nuove infrastrutture, naturalmente orientata soprattutto alla costruzione di nuove strade, per le quali sovente si deve registrare un giustificato rifiuto sociale. La programmazione dei trasporti, sia a livello europeo -Libro Bianco dei Trasporti- sia a livello nazionale -Piano Generale dei Trasporti-, vede nello sfruttamento delle riserve di capacità di traffico e nella razionalizzazione modale dei traffici, i momenti essenziali di un'azione che possa garantire ad un tempo l'efficacia dei sistemi della mobilità di persone e cose, il rispetto dell'ambiente e la sicurezza. Le idrovie offrono attualmente una riserva di capacità notevolissima utilizzabile con interventi limitati e a condizione di essere integrate in un sistema di trasporto combinato. Propongono anche grandi vantaggi in tema di sicurezza e di rispetto dell'ambiente: si stima che i costi esterni (che conglobano quelli relativi a inquinamento –acqueo e aereo del suolo e acustico) relativi alla navigazione interna siano per tkm di merce trasportata 1/18 di quelli della strada.

COSTI ESTERNI DEI MODI DI TRASPORTO INDICI: STRADA = 100			
	Strada	Ferrovia	Idrovia
incidenti	100	6,3	1,0
inquinamento acustico	100	173,0	0,0
inquinamento dell'aria	100	12,3	14,4
inquin. dell'acqua e del terreno	100	0,0	0,0
effetto barriera	100	0,0	0,0
consumo di suolo	100	32,8	0,0
TOTALE	100	22,5	5,4

fonte: elaborazioni da: *Aufschwung Binnenschifffahrt*

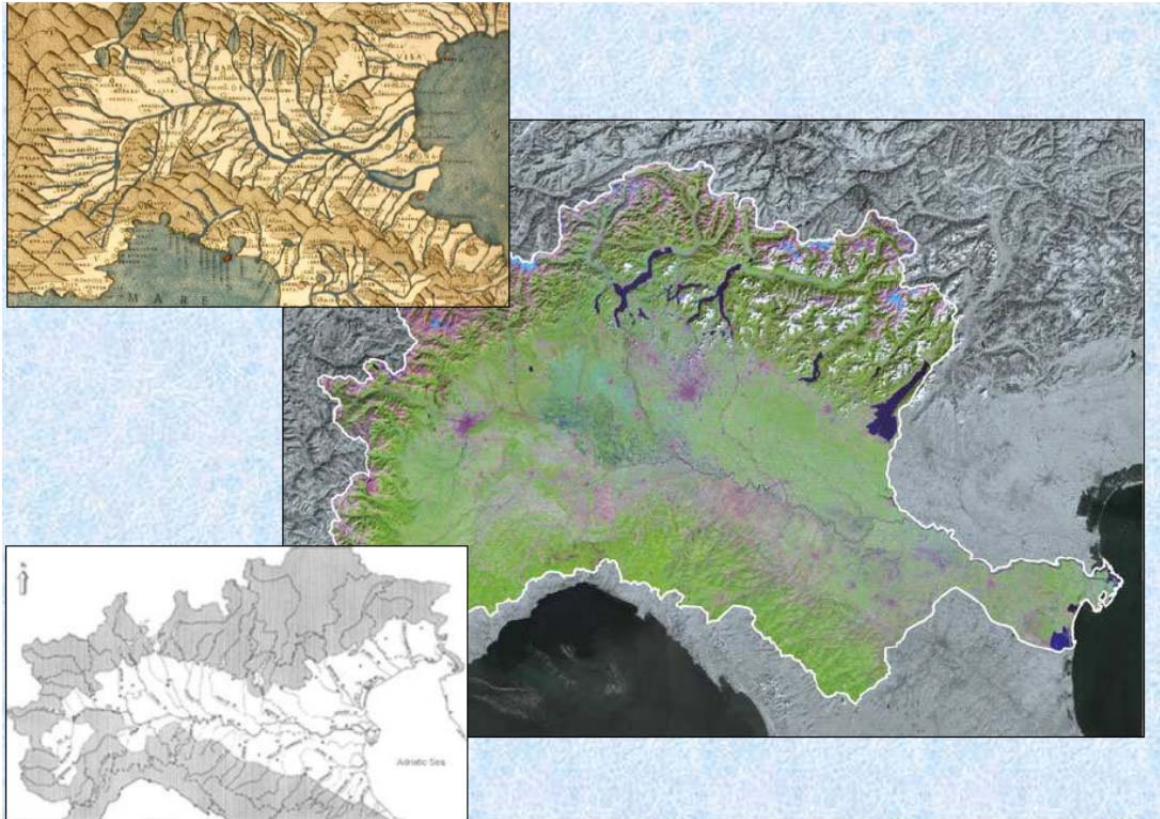
Ai vantaggi in termini di costi esterni vanno aggiunti quelli relativi al risparmio energetico: le idrovie propongono un consumo energetico per tonnellata trasportata che è inferiore a quello ferroviario e circa un terzo di quello stradale.

CONSUMI ENERGETICI NEL TRASPORTO MERCI: LITRI GASOLIO PER TKM		
strada	Ferrovia	Idrovia
4,1	1,7	1,3

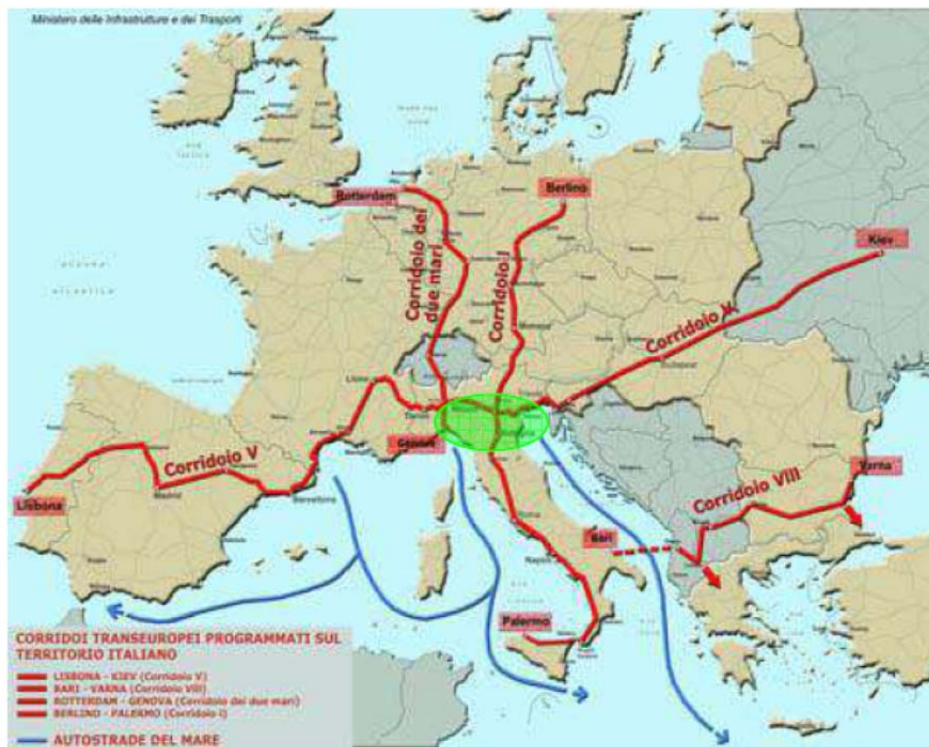
fonte: elaborazioni da: *Aufschwung Binnenschifffahrt*

Questi sono i principali vantaggi della navigazione interna sotto il profilo dell'interesse pubblico. Altri molto importanti riguardano quelli privati. In effetti il costo del trasporto su idrovia è, per tkm di merce movimentata, sensibilmente minore a quelli su ferrovia e soprattutto su strada. Rispetto a

quest'ultima esso può esser ritenuto, in Italia, del 20 - 30% inferiore. Questo confronto riguarda naturalmente le merci adatte ad essere avviate per idrovia e reti di trasporto egualmente integrate e collegate nel sistema produttivo. Nei grafici seguenti è rappresentato il sistema idroviario italiano nel suo insieme e di come questo possa essere direttamente compenetrato e integrato a quello europeo in materia di logistica, trasporti e mobilità.



Localizzazione del sistema idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico tra i corridoi europei



In merito ai grafici sopra emarginati si evidenzia che i collegamenti fluviali rientrano a giusto titolo nelle reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese *Trans European Networks - Transport*). Queste sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita,

l'occupazione e la competitività dell'Unione europea. L'aumento dei costi esterni derivanti dalla preponderanza del trasporto su strada rispetto alle altre modalità, rende fondamentale lo shift modale verso modi di trasporto più sostenibili come la ferrovia e vie navigabili interne, per promuovere uno sviluppo competitivo e sostenibile delle attività economiche, in conformità con le politiche europee sui trasporti, in particolare la rete TEN-T e il programma NAIADES. La via d'acqua ed i porti, in particolare, rappresentano una reale alternativa, considerando che possono costituire collegamenti intermodali non solo tra acqua, strada e rotaia, ma anche direttamente tra strada e rotaia come terminal intermodali. Il sistema idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico rappresenta una interessante opportunità di collegare le attività industriali di una delle regioni più sviluppate in Europa, la pianura Padana, al mare, attraverso una connessione est-ovest, attraverso un dialogo continuo tra il Nord Italia del sistema porti fluviali a ovest, e i porti dell'Adriatico settentrionale ed esteri ad est. L'idrovia padana, per l'importanza strategica che riveste, è stata inserita nel 1996 nella rete transeuropea delle vie navigabili (decisione n. 1692/96/CE che ha costituito il primo orientamento comunitario per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (decisione poi sostituita dalla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, a sua volta abrogata dal regolamento UE n. 1315/2013) ed in occasione della revisione 2011 delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T). L'idrovia padana è stata, inoltre, ridefinita quale rete di navigazione interna di rilevanza europea. Le nuove linee TEN-T si pongono diversi obiettivi principali quali: creare un vero e proprio network delle infrastrutture della mobilità, potenziando ferrovie e navigazione, e soprattutto favorendo la multi modalità anche attraverso la diffusione di sistemi intelligenti come il RIS. Le nuove TEN-T prevedono due livelli di network: il *Core Network* ed il *Comprehensive Network*, laddove il secondo è la rete di tutta l'Europa, ed il primo è la selezione delle sue parti principali da realizzare entro il 2030. Il *Core Network* raggruppa 85 centri economici e loro aeroporti, 138 tra porti marittimi ed interni, 28 punti di frontiera con Paesi terzi. Da qui passeranno i maggiori flussi di merci e di passeggeri. Il regolamento UE 1315/2013 ha riconosciuto la navigazione interna del Nord d'Italia, quale infrastruttura completata ed operativa al servizio dell'economia dell'intera pianura padana. La pianura padana rappresenta, inoltre, la prosecuzione verso Est del cosiddetto "arco latino mediterraneo", asse costiero, che si estende dall'Andalusia al Tirreno, intercetta tra Marsiglia e Genova le principali vie transalpine e transappenniniche d'accesso alla conca padana e incanala lungo l'asse padano i flussi diretti all'Europa centro-orientale. Di conseguenza gli assi padani N-S e E-O (con un'area di massima concentrazione nella parte centrale tra Alessandria, Milano, Verona e Bologna) presentano una trama di flussi e di interconnessioni molto fitta, in cui si sommano i movimenti di un intenso traffico locale e regionale con quelli dei traffici transpadani con origine o destinazione nazionale e internazionale. In tale contesto il Veneto gioca un ruolo di rilievo grazie alla posizione geografica che lo eleva a "cerniera", nella grande area padana, tra i paesi dell'Europa continentale e l'area balcanica che offre nuove prospettive dopo la pacificazione. Venezia, inoltre, storica porta d'accesso per l'Adriatico ed il Mediterraneo, è un passaggio obbligato verso il Medio Oriente. Il sistema idroviario del Nord Italia, integrato dal nuovo canale Mantova-Adriatico (IV e V Classe CEMT) e dai fiumi Po e Mincio, risulta essere il potenziale anello di snodo, intersezione e congiunzione tra i corridoi transeuropei che attraversano il territorio italiano e rete di riferimento per le merci in attraversamento dello spazio alpino:

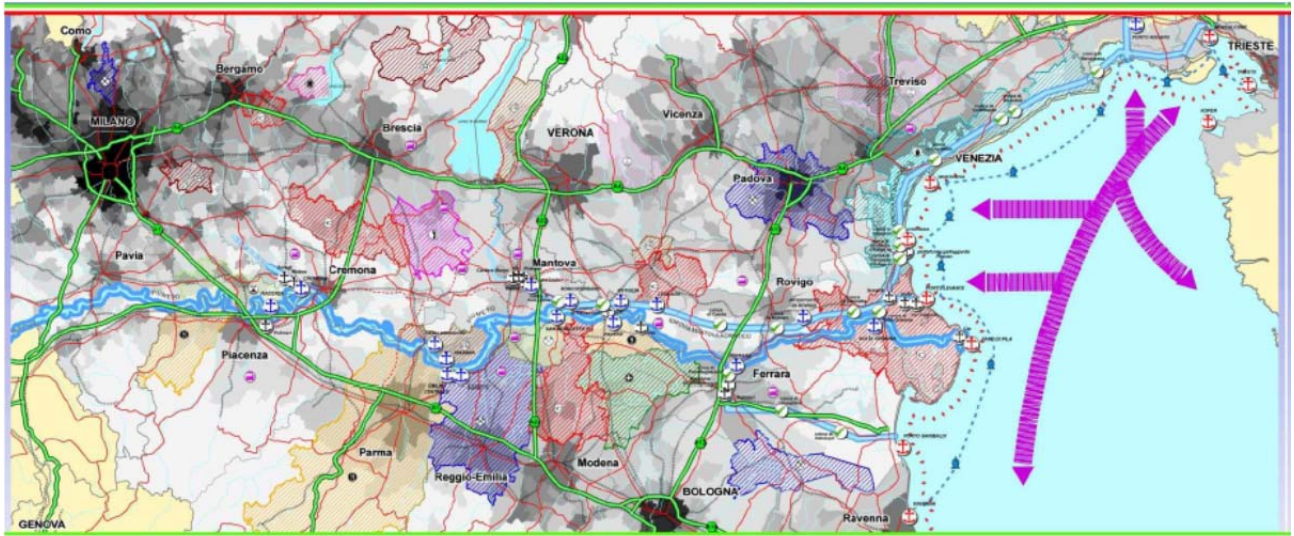
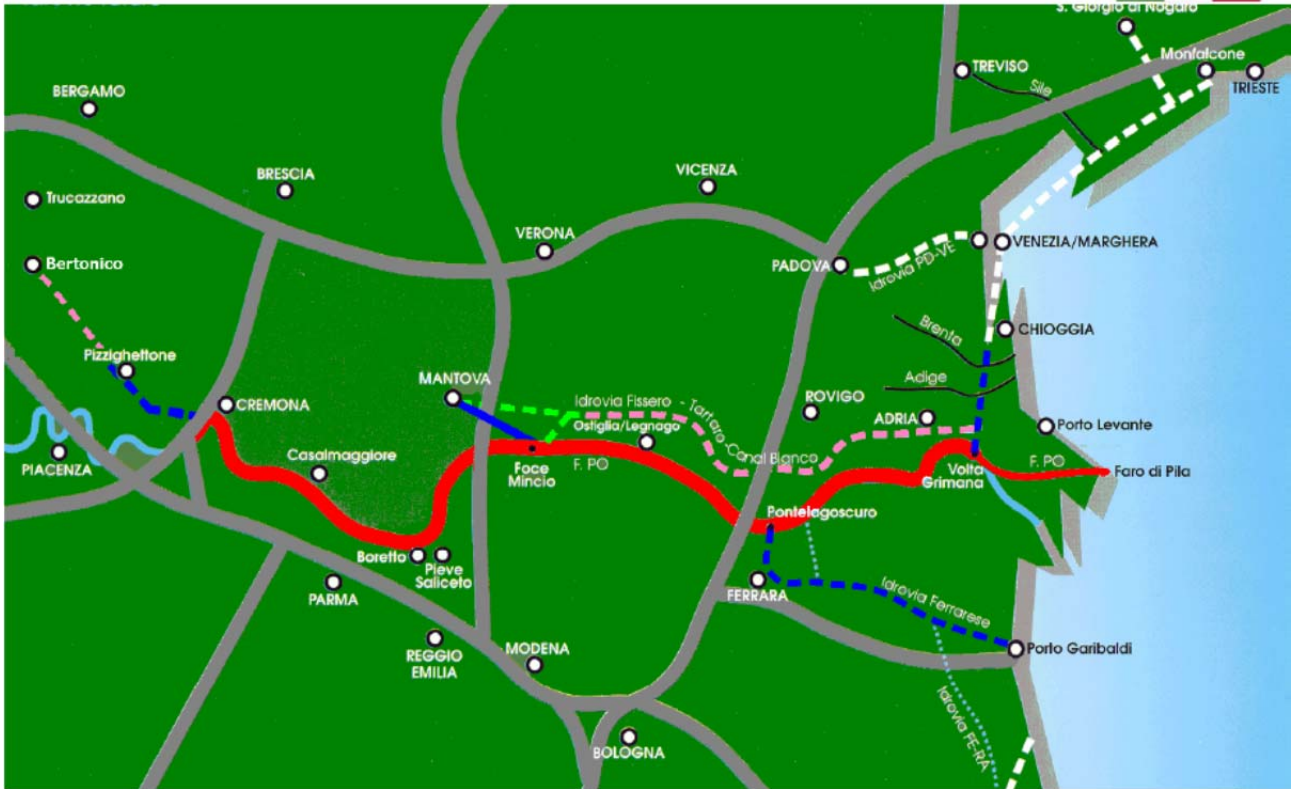
- il sistema costituisce un tratto navigabile del corridoio V Lisbona – Kiev;
- il sistema interseca il corridoio I Berlino – Palermo, nell'area in cui sono collocati i due porti interni di Cremona e Mantova-Valdaro;
- il sistema nasce a cavallo del corridoio dei due Mari Rotterdam – Genova, nel punto di intersezione con il corridoio V, inoltre il sistema costituisce idealmente la prosecuzione interna del corridoio VIII Bari – Varna e dell'autostrada del mare Sud Europa;

- terminal naturale della rete idroviaria è il corridoio Adriatico diretto ad incrociare le rotte commerciali EST-OVEST, coinvolgendo i porti dei paesi confinanti con l'Unione europea,
- la valenza strategica del sistema idroviario del Nord Italia sta proprio nella potenziale congiunzione tra i traffici di merci su rotaia in area continentale, che attraversano l'arco Alpino, e i traffici di merci tramite cabotaggio nel Mediterraneo.

Dai grafici seguenti emerge l'importanza del sistema idroviario della pianura padana per lo sviluppo economico del Sistema Italia.



IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO – VENETO



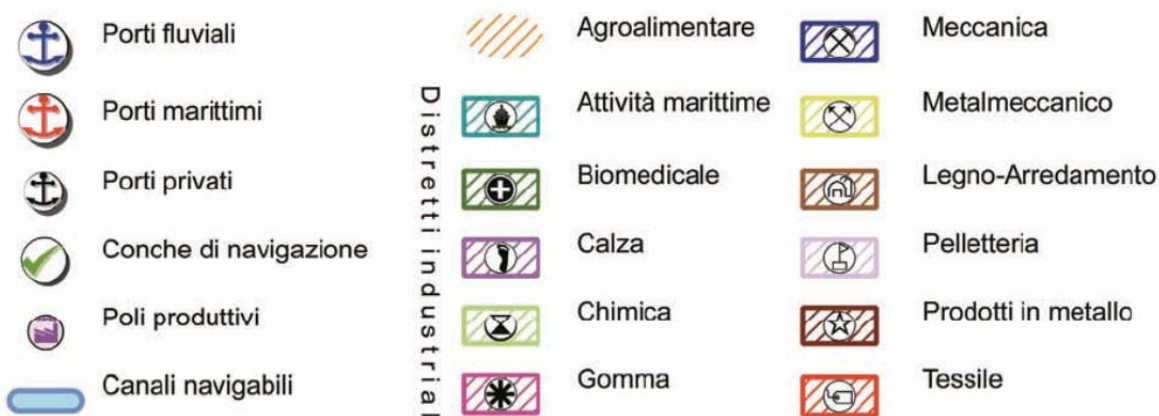
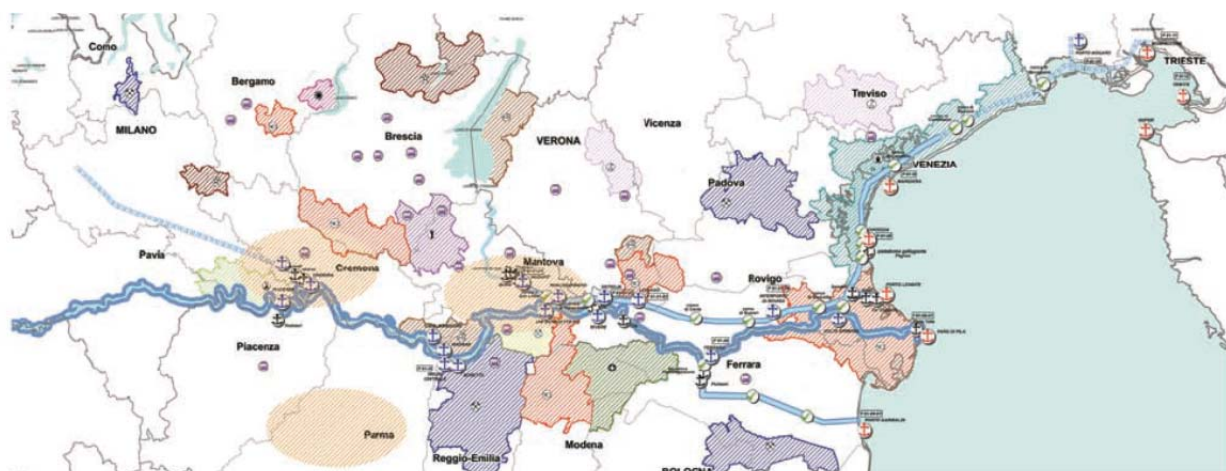
DAL 2001 È ATTIVA LA NUOVA EROSIONE MINORATA - ARIANATO
 Dal 2001 è stata attivata la nuova Minoreta Ariarato, la più moderna che ha permesso di ridurre i costi di gestione e di aumentare la capacità di stoccaggio. La nuova Minoreta ha permesso di superare i problemi della siccità e di collegare il fiume con il canale di irrigazione. In questo modo è stato possibile navigare in tutta la zona di irrigazione e di stoccaggio. La nuova Minoreta ha permesso di superare i problemi della siccità e di collegare il fiume con il canale di irrigazione. In questo modo è stato possibile navigare in tutta la zona di irrigazione e di stoccaggio.

SINCE 2001 OPERATIVE THE MINORATA - ARIANATO WATERWAY
 In 2001 a new advanced the new Minoreta Ariarato and the Pond of the Adriatic flow, which has improved the accessibility of the inland ports system in northern Italy. The new waterway allowed to resolve the problem of the seasonal accessibility of the Po flow and consequently a new to advance water line between the inland and the Adriatic ports. By this way the inland navigation gains the facility necessary to improve the navigability previously. The advanced waterway means an advanced waterway, connected to the Adriatic ports, which allows the inland ports to all along the waterway and the sea.

IL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO DELL'ITALIA DEL NORD
 Il sistema socio-economico dell'Italia del Nord è il più avanzato e produttivo d'Europa. Il sistema socio-economico dell'Italia del Nord è il più avanzato e produttivo d'Europa. Il sistema socio-economico dell'Italia del Nord è il più avanzato e produttivo d'Europa.

THE SOCIO-ECONOMIC SYSTEM IN NORTHERN ITALY
 The waterway system in Northern Italy is the most advanced and productive system in Italy. From the Adriatic Ports through the new waterway, often can reach the heart of the Italian Region. Since the waterway system is the most advanced and productive system in Italy, it allows the inland ports to all along the waterway and the sea. Lombardy represented 65.5% of the Italian Export, with a value of 154.750 million of Euro.

Port fluvial	Canali navigabili privati	Albergo	Mezzanoria	3 - 63	852 - 1169
Port fluvial	Waterways under construction	Albergo	Mezzanoria	64 - 174	1170 - 1595
Port marittimo	Stato marittimo	Albergo marittimo	Mezzanoria	175 - 282	1596 - 2183
Sea ports	Stato marittimo	Albergo marittimo	Mezzanoria	283 - 445	2184 - 3067
Port private	Stato marittimo	Albergo marittimo	Mezzanoria	446 - 629	3068 - 4631
Private ports	Stato marittimo	Albergo marittimo	Mezzanoria	630 - 851	4632 - 8951
Canale di navigazione	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Navigation canals	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Canali navigabili	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Waterways	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Port fluvial	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Port private	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Private ports	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Canale di navigazione	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Navigation canals	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Canali navigabili	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Waterways	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Port fluvial	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Port private	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Private ports	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Canale di navigazione	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Navigation canals	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Canali navigabili	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		
Waterways	Autobus	Albergo marittimo	Mezzanoria		



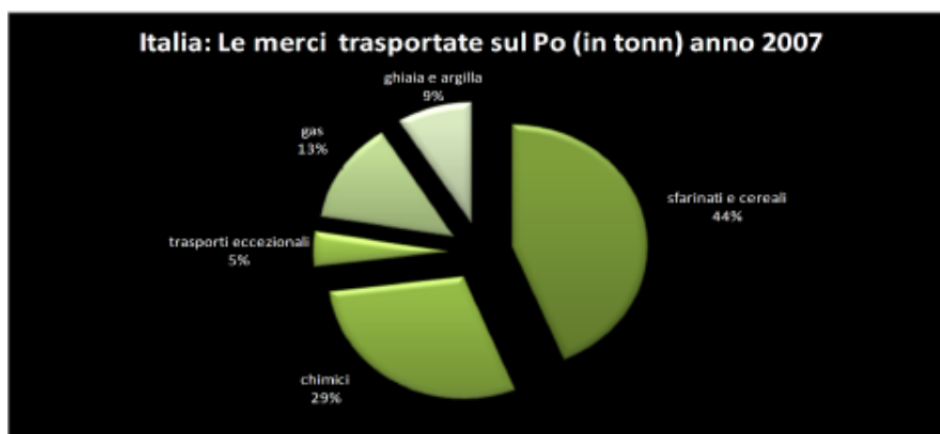
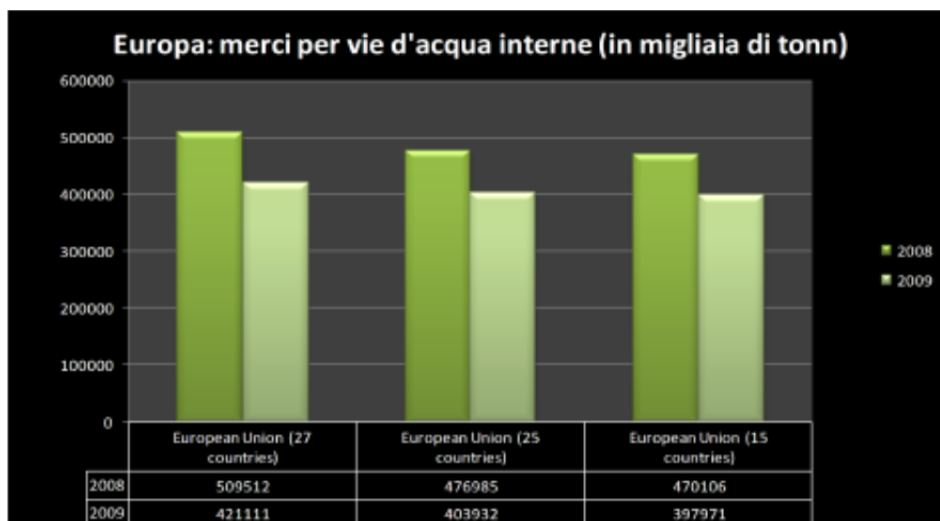
Il sistema idroviario padano è composto da ovest ad est da:

- i porti interni di Mantova, Rovigo, Boretto e Porto Nogaro (ed ulteriori altre banchine pubbliche e private lungo la via d'acqua);
- il Fiume Po e il canale Mantova – Mare Adriatico, le due aste principali che connettono in sinergia il mare al cuore della valle padana, con una relazione est-ovest, dove sono localizzati i porti interni;
- la laguna di Venezia, il canale Po – Brondolo e l'idrovia Ferrarese, che collegano le maggiori vie navigabili ai porti marittimi con un andamento nord-sud;
- i porti marittimi del Nord Adriatico, come Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste.

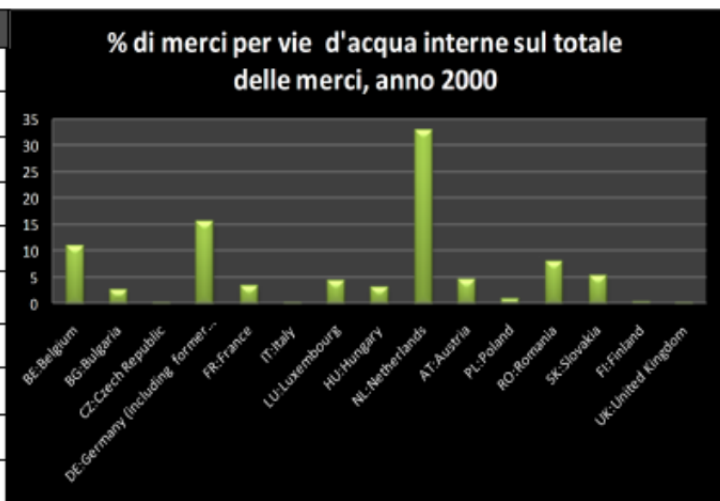
Ad un incremento, pertanto, del trasporto fluviale deve essere immediatamente connesso un incremento degli standards di sicurezza per il bene nave a protezione dell'uomo e dell'ambiente, ma anche delle persone trasportate e del prodotto trasportato. Fatta questa necessaria premessa, l'intervento normativo in esame ha lo scopo di assicurare l'attuazione direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. Fino all'approvazione della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016 alle vie navigabili dell'UE si applicavano due serie di norme tecniche distinte l'una dall'altra. La direttiva di recente approvata dall'Unione europea ha armonizzato i requisiti tecnici per il rilascio dei certificati di navigazione per le navi adibite alla

navigazione interna, al fine di garantire un livello uniforme di sicurezza della navigazione ed evitare distorsioni della concorrenza tra i paesi membri dell'Unione. Nello specifico l'intervento ha riguardato una serie di regole costruttive da applicare alle navi destinate alla navigazione interna e alla connessa gestione dei procedimenti amministrativi relativi al rilascio dei certificati delle navi destinate alla navigazione interna. Le condizioni per il rilascio dei certificati tecnici per le navi adibite alla navigazione interna nell'Unione erano fissate dall'U.E. nella direttiva 2006/87/CE. Tale direttiva incorporava in gran parte le prescrizioni tecniche previste per la certificazione delle navi che navigano sul Reno, stabilite dalla Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR), riconosciuta per la sua competenza e per l'aggiornamento periodico delle sue norme. Tuttavia, il mantenimento dell'equivalenza tra le due serie di certificati, previsto dalle due distinte fonti normative, si era rivelato difficile a causa delle differenze di quadri giuridici e procedure decisionali nell'ambito dell'Unione e degli Stati aderenti alla Commissione centrale per la navigazione del Reno. Data la diversità dei quadri giuridici e dei calendari per le procedure decisionali, era difficile mantenere l'equivalenza tra i certificati dell'Unione per la navigazione interna rilasciati a norma della direttiva 2006/87/CE e i certificati rilasciati a norma dell'articolo 22 della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Ne è derivata, pertanto, una mancanza di certezza del diritto avente un impatto potenzialmente negativo sulla sicurezza della navigazione. La mancanza di certezza giuridica e il potenziale rischio per la sicurezza della navigazione che ne sono derivati sono stati di stimolo per l'introduzione di requisiti tecnici uniformi regolarmente aggiornati per tutte le vie navigabili interne dell'U.E. e stabiliti, pertanto, con la direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016. Tale riorganizzazione, nello specifico, ha consentito di migliorare il coordinamento e l'armonizzazione delle disposizioni europee con le disposizioni tecniche e procedurali della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) applicate in forza della Convenzione di Mannheim (Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno). Sul piano internazionale, si rammenta, esistevano 2 convenzioni (relative ai 2 fiumi di maggiore impiego e utilizzo in Europa: Reno e Danubio) poste al fine di regolare la navigazione interna sulle 2 vie di comunicazione: la Convenzione di Mannheim del 1868 poi modificata e divenuta Commissione Centrale per la Navigazione del Reno (CCNR) e la Convenzione di Belgrado del 1948 tra tutti gli stati attraversati dal Danubio. Legalmente, l'autorità della Commissione Centrale per la Navigazione del Reno (CCNR) viene da accordi stipulati a seguito del Congresso di Vienna, tenutosi nel 1815 nel periodo successivo alle Guerre napoleoniche. La prima riunione ebbe luogo il 15 agosto 1816 a Magonza. Nel 1831, fu adottata la Convenzione di Magonza, che stabiliva una prima serie di leggi che governavano la navigazione sul Reno. Nel 1861, la sede della commissione fu trasferita a Mannheim e il 17 ottobre 1868 fu approvata la Convenzione di Mannheim. Questo accordo governa ancora oggi i principi della navigazione del Reno. Allora, come ora, gli stati membri erano Germania, Belgio, Francia, Paesi Bassi e Svizzera (Gli Stati Uniti furono temporaneamente un membro immediatamente dopo la seconda guerra mondiale, mentre la Germania era sotto occupazione alleata). L'attuale convenzione riveduta è quella firmata a Strasburgo dai cinque membri della commissione e dal Regno Unito il 20 novembre 1963 e fatta entrare in vigore il 14 aprile 1967. Da allora vi sono stati protocolli aggiuntivi. Con la convenzione di Belgrado si intende la Convenzione che riconosce il Danubio, grande fiume europeo, quale oggetto di diritto internazionale. Già con la Convenzione di Parigi del 1856 Austria, Gran Bretagna, Russia, Regno di Sardegna e Turchia stabilirono la piena libertà di navigazione delle sue acque, creando due organizzazioni per il dragaggio del fiume e per l'elaborazione di un regolamento e il servizio di polizia. Con la Convenzione di Parigi del 1921 il regime di libertà stabilito nel 1856 fu esteso anche agli affluenti del Danubio. Nel 1936 la Germania nazista ne abrogò la navigazione per il proprio territorio ed estese l'abrogazione al percorso del fiume in Austria dopo l'Anschluss (1938). Nel 1949, in seguito alla Convenzione di Belgrado del 1948, è stata istituita la Commissione del Danubio. Il diritto comunitario nel corso degli anni, pertanto, ha cercato di adattarsi alle soluzioni proposte da questi 2 testi ed ha regolato i trasporti nel Trattato sull'Unione Europea al titolo V negli articoli da 70 ad 80 ed ha infine aderito nel 2008 alla Convenzione di Belgrado procedendo una

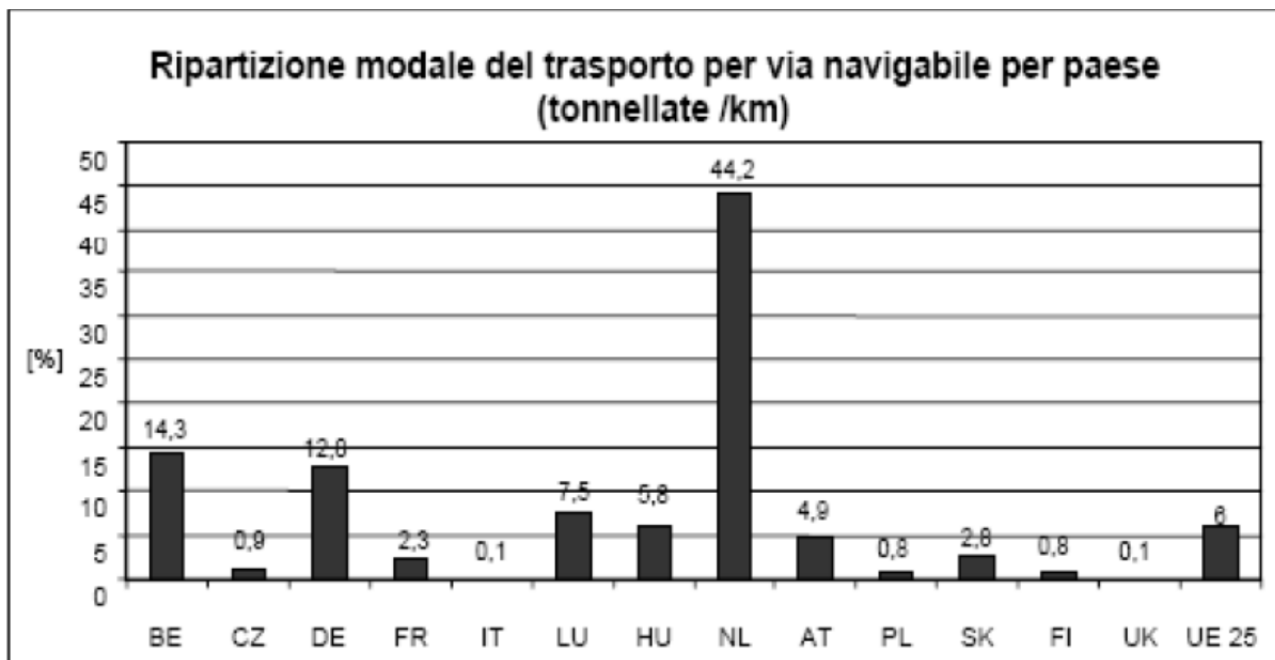
modifica del testo dell'art. 71 (TUE). L'Europa, pertanto, con l'approvazione della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016 ha voluto promuovere una politica di riunificazione del quadro normativo di riferimento, di sviluppo dei sistemi idroviari, connessa tale politica al miglioramento della sicurezza della navigazione in ambito fluviale. Molti fiumi importanti, infatti, attraversano il continente: Reno, Elba, Mosa, Senna, Rodano e Po. In alcuni di essi il trasporto per via d'acqua è già molto utilizzato, ma nonostante ciò, è possibile incrementare ulteriormente il trasporto di merci e di persone perché queste modalità di trasporto sono economiche, sicure e poco inquinanti. In base ai dati Eurostat, l'Olanda è al primo posto tra i paesi con la maggior percentuale di merci trasportate attraverso vie d'acqua interne (32.9 %). Seguono la Germania (15.5 %) e il Belgio (10.9 %). La tabella mostra come negli anni 2008 e 2009 sono variati i trasporti per via d'acqua rispetto al 2007, preso come anno base. Mentre nel 2008 alcuni paesi hanno incrementato le merci trasportate per via d'acqua, nel 2009, anche a causa della crisi, tutti mostrano una diminuzione dei traffici. Il grafico sottostante propone il totale delle merci trasportate per via d'acqua in Europa nel 2008 e nel 2009.

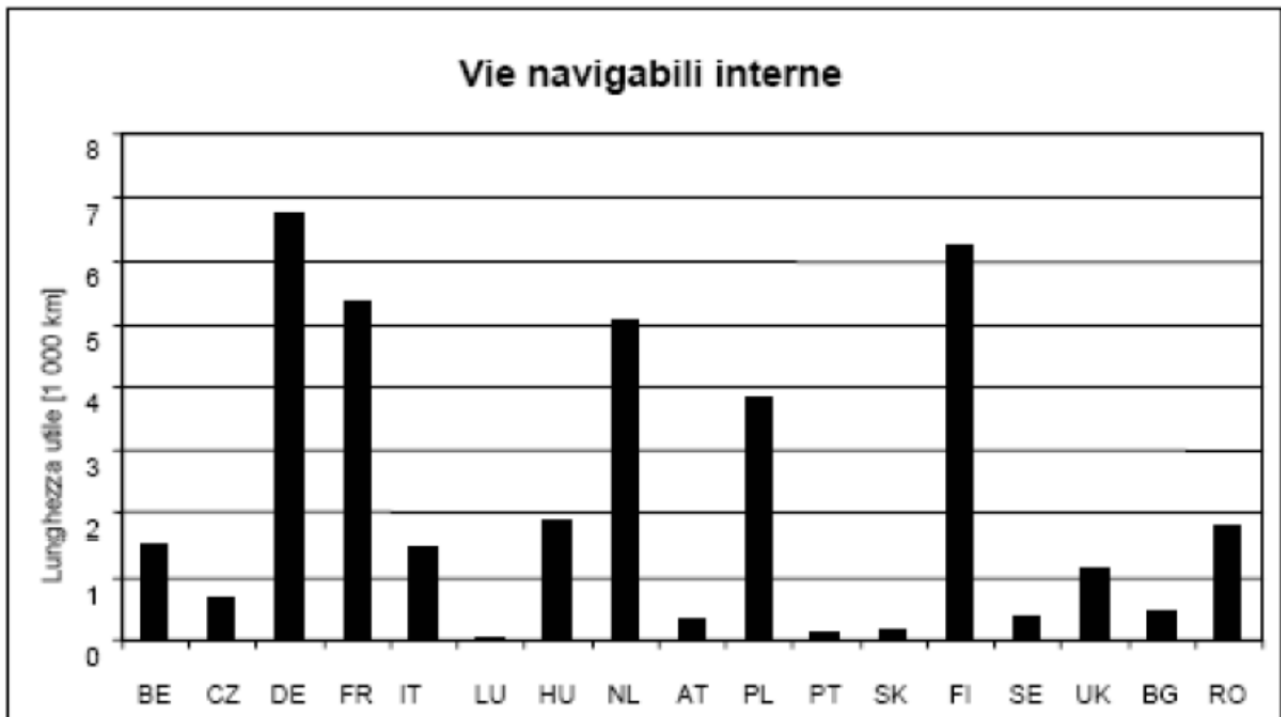


PAESI	2007	2008	2009
Belgium	100	97	80
Germany	100	99	82
France	100	96	89
Italy	100	72	64
Lithuania	100	116	59
Luxembourg	100	110	82
Hungary	100	105	92
Netherlands	100	98	77
Poland	100	95	52
Finland	100	71	54
United Kingdom	100	96	98



Fonte EUROSTAT <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/introduction>





La rete italiana di trasporto fluviale, come, già illustrato, è concentrata principalmente al nord. In Italia il trasporto fluviale è presente in misura trascurabile (0.1%, Eurostat anno 2000). Le tipologie di merci trasportate sul Po sono: sfarinati e cereali, prodotti chimici, trasporti eccezionali, gas, ghiaie e argille. Le tonnellate di merci trasportate sul Po nel 2007 sono state 477.933. A queste si devono aggiungere le tonnellate 1.565.567 di materiali inerti estratti dal fiume, per un totale di 2.043.500 tonnellate. La riduzione del trasporto su strada è pari a 72.982 autotreni, ciascuno della portata di 28 tonnellate. Il grafico seguente mostra la variazione delle quantità in base al tipo di merce. Analizzando i dati del 2007 rispetto al 2006, si nota un incremento di cereali, di trasporti eccezionali e di gas, e un decremento dei prodotti chimici e delle ghiaie.

Fonte:
A.R.N.I = azienda
regionale per
la navigazione
interna Sito,
www.arni.it



La situazione complessiva delle unità impiegate nel trasporto fluviale in Italia è illustrato, invece, dalle seguenti schede:

Navigazione interna: flotta in esercizio per il trasporto merci - Anni 1990, 1995; 1999-2005

4) Composizione percentuale

Tipologia	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004(*)	2005(**)
Rimorchiatori e spintori per cavalli di potenza									
<250	76,2	77,1	77,1	76,6	77,1	76,3	77,7	77,7	77,6
250 - 399	6,8	9,4	9,4	9,6	9,4	9,7	8,5	8,5	8,4
400 e oltre	17,0	13,5	13,5	13,8	13,5	14,0	13,8	13,8	14,0
Classe di potenza non conosciuta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale rimorchiatori e spintori	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) Dati non definitivi.

(**) Stima interna Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica.

Traffico merci della navigazione interna - Anni 1990, 1995; 1999-2005

1) Valori assoluti (migliaia)

Unità di misura	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005(*)
tonnellate	740	703	1.453	1.410	1.234	950	877	727	721
tkm	118.070	135.308	177.299	169.566	161.024	90.063	90.820	109.830	107.867

2) Variazioni annuali (%)

Unità di misura	1995/90	1999/98	2000/99	2001/00	2002/01	2003/02	2004/03	2005/04(*)
tonnellate	-5,1	37,9	-2,9	-12,5	-23,0	-7,7	-17,1	-0,8
tkm	14,6	40,5	-4,4	-5,0	-44,1	0,8	20,9	-1,8

(*) Stima interna Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica - su indagine diretta.

Trasporto pubblico di linea di passeggeri nella navigazione interna - Anni 1990, 1995; 1999-2005

1) Valori assoluti (migliaia)

Unità di misura	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004(*)	2005(**)
passeggeri	109.385	94.366	105.318	107.775	104.878	99.413	107.077	108.378	109.462
pkm	483.113	420.022	434.823	449.865	475.989	446.938	480.144	478.843	483.583

2) Variazioni annuali (%)

Unità di misura	1995/90	1996/95	1999/98	2000/99	2001/00	2002/01	2003/02	2004/03(*)	2005/04(**)
passeggeri	1,7	1,0	4,2	2,3	-2,7	-5,2	7,7	1,2	1,0
pkm	1,7	1,1	-2,4	3,5	5,8	-6,1	7,4	-0,3	1,0

(*) Dati non definitivi.

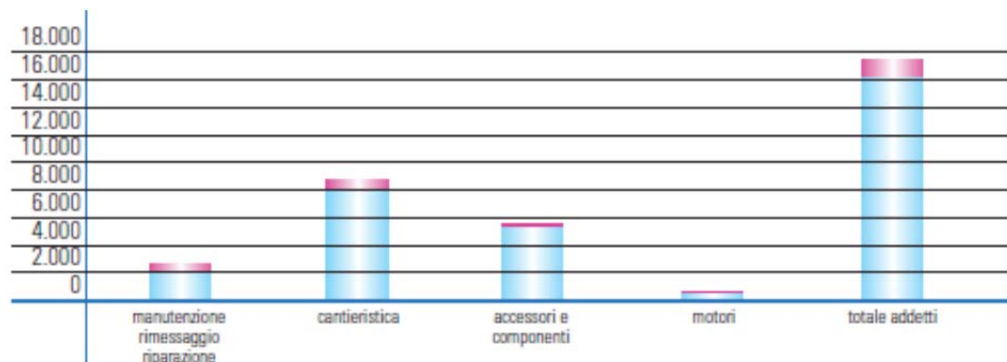
(**) Stima interna Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica - su indagine diretta.

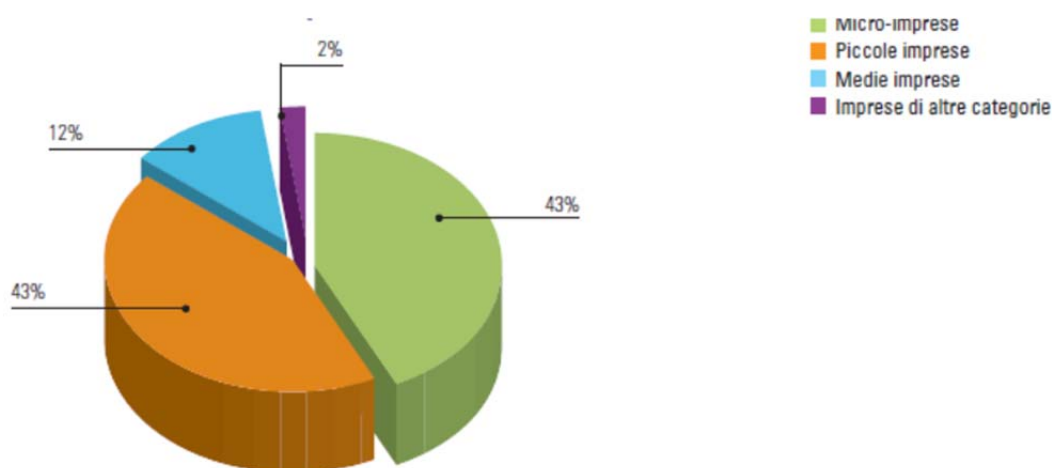
LOCALITÀ DI SERVIZIO	Flotta in esercizio				Totale	Lunghezza delle linee esercitate (km)	Natanti- km	Dotazione posti (N°)	Posti-km	Numero passeggeri	Passeggeri- km
	Piro- scafi	Moto- navi e moto- batt.	Alli- scafi	Tra- ghetti							
Anno 2004											
Lago Maggiore	1	22	3	7	33	120	687.027	12.523	260.716.337	4.633.449	35.407.181
Lago di Garda	0	16	3	6	25	103	571.510	9.355	213.859.042	2.034.583	27.616.365
Lago di Como	1	18	5	6	30	100	857.817	8.667	247.823.331	2.322.170	22.837.978
Tot. Gest. laghi Maggiore, Garda e Como	2	56	11	19	88	323	2.116.354	30.545	722.398.710	8.990.202	85.861.524
Lago d'Isèo	-	13	-	-	13	52	380.075	2.620	76.599.731	1.304.822	5.219.288
Lago d'Orta	-	3	-	-	3	58	31.910	509	5.089.393	94.447	2.946.746
Lago Trasimeno	-	8	-	-	8	48	71.866	1.878	16.870.544	330.474	1.215.410
Az. Con. Trasp.Venezia- no (A.C.T.V.)	-	134	-	7	141	165	4.211.518	40.478	1.209.034.224	97.469.752	380.132.033
Tevere	-	6	-	-	6	50	18.250	494	1.533.000	188.000	3.468.000
Totali	2	220	11	26	259	696	6.829.973	76.524	2.031.525.602	108.377.697	478.843.001

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio di Statistica - su indagine diretta.

Dalle schede precedenti si evince come il trasporto fluviale in Italia sia utilizzato prevalentemente per il trasporto di persone e per il trasporto di carattere turistico. L'insieme dei dati sopra illustrati fanno di Venezia la prima città in Italia per rapporto passeggeri annui/numero di abitanti e di ACTV la prima azienda nel settore del trasporto urbano per introiti. L'analisi riferita al traffico passeggeri mette in ampio risalto l'importanza del trasporto pubblico di linea nella laguna di Venezia, che assorbe circa il 90% del traffico nazionale riferito a tale modalità di trasporto. Al riguardo si evidenzia come le unità che svolgano la propria attività all'interno della laguna di Venezia e sul fiume Tevere siano sottoposte al codice della navigazione, parte marittima e, pertanto, escluse dalla disciplina di recepimento della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna. Sul Po sono tre le grandi navi, tutte di armatori stranieri, che fanno regolare servizio di crociera da Venezia a Cremona: dal 1997 la motonave Venezia della compagnia svizzera *Reisebüro Mittelthurgau* (102 posti, e ha trasportato circa 10.000 turisti in 4 anni), la francese Michelangelo e la tedesca Casanova. Il giro di affari delle crociere fluviali sul Po è stimato in 25 milioni di euro e, oltre a Venezia, le mete sono Ferrara, Cremona e Mantova. Si chiamano invece Valentino e Valentina le imbarcazioni che l'ATM di Torino utilizza per la navigazione turistica lungo il fiume. L'interesse dei turisti per la navigazione fluviale è testimoniato anche dai dati della società di navigazione Andes Negrini di Mantova che effettua servizi di crociera senza pernottamento a bordo fra Mantova, Mincio, Po e Laguna Veneta: nel 2000 questa società ha trasportato complessivamente 60.000 passeggeri, con un trend in crescita costante, tanto che il numero dei passeggeri si è quadruplicato nel giro di quattro anni. Il Mincio, nel lambire Mantova, forma tre laghi: da qualche anno si possono fare escursioni lungo il fiume e arrivare fino alle mura della città di Gonzaga. Si può noleggiare un'imbarcazione (quella da tre persone costa 62,00 € per 2 ore e mezzo) oppure unirsi ai gruppi pagando 9,00 € per andata e ritorno da Rivalta a Mantova. Di seguito si riportano alcuni dati e tabelle elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, elaborati nell'anno 2016, da cui è possibile evincere il dato relativo alle imprese del settore della componentistica navale, con annessi i dati degli occupati del settore direttamente connesso all'indotto navale. Di seguito i dati degli occupati del settore.



Il dato che interessa ai fini del presente studio è quello riferito agli accessori e alla componentistica. Nel grafico seguente è riportata la suddivisione delle imprese esaminate in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese.



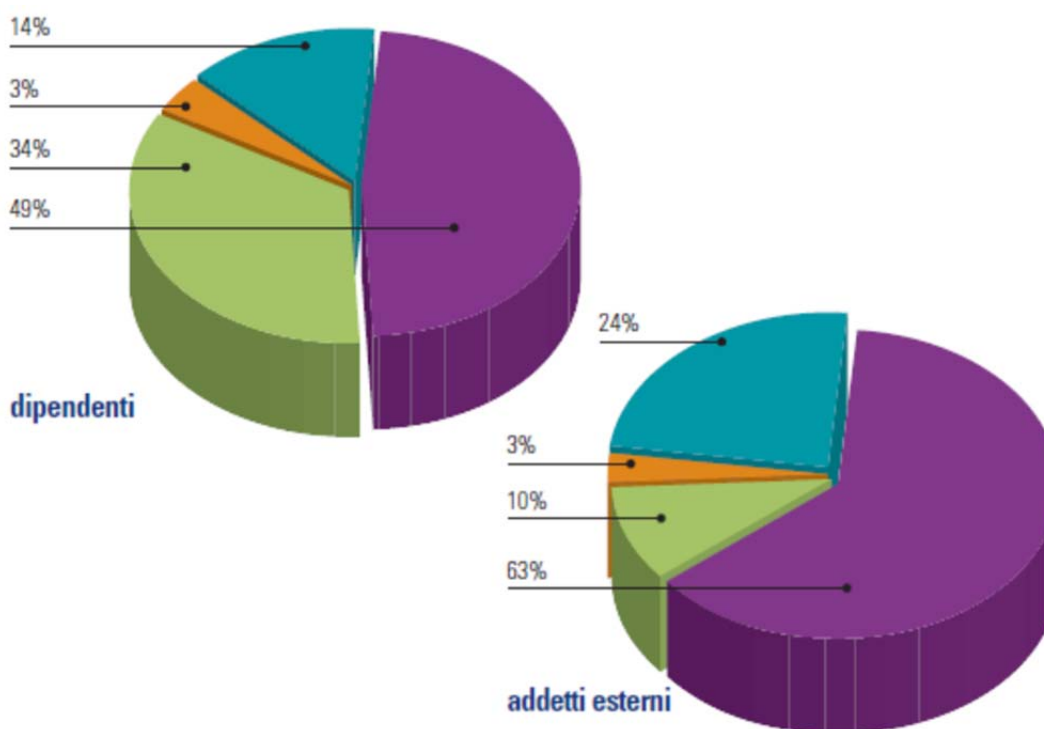
I parametri per attribuire l'appartenenza di una impresa alle categorie suddette, stabiliti dalla raccomandazione 2003/361 della Commissione europea, del 6 maggio 2003, sono i seguenti:

- per la microimpresa: < di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di €
- piccola impresa: < di 50 occupati e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di €
- media impresa: < di 250 occupati e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di €

Come si evince dal grafico soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre il 40% sono microimprese e piccole imprese. Questa analisi consente di valutare che le aziende del settore sono quasi totalmente PMI e che la quota delle microimprese è piuttosto rilevante. Le tabelle che seguono rappresentano gli occupati nell'anno 2014 alla voce accessori e componenti. I lavoratori dipendenti per il settore complessivamente ammontano a 16.400 unità (contro le 16.293 unità dell'anno precedente), suddivise in 8.030 nel settore della cantieristica, 5.550 nel settore degli accessori e componenti nautici, 570 nel comparto dei motori e 2.250 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore ammontano complessivamente a 1.830 unità (contro le 1.786 unità dell'anno precedente), di cui 1.160 nella cantieristica, 180 nel campo degli accessori e componenti nautici, 60 nel comparto dei motori e 430 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di

tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il 49% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo comunque maggiore di 6 mesi. Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è cresciuto rispetto all'anno precedente, passando da 687 a 710 unità. La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore è presentata graficamente nei seguenti grafici.

comparti	dipendenti	addetti esterni	di cui: addetti esterni in esclusiva	% add. est. in esclusiva su tot addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti ester.	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% utilizzo per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione Rimessaggio e Riparazione	2.250	430	150	35%	2.680	6	10%	80%
Cantieristica	8.030	1.160	420	36%	9.190	8	55%	75%
Accessori e Componenti	5.550	180	80	44%	5.730	9	70%	80%
Motori	570	60	60	100%	630	12	100%	100%
TOTALI	16.400	1.830	710	39%	18.230	8	49%	77%

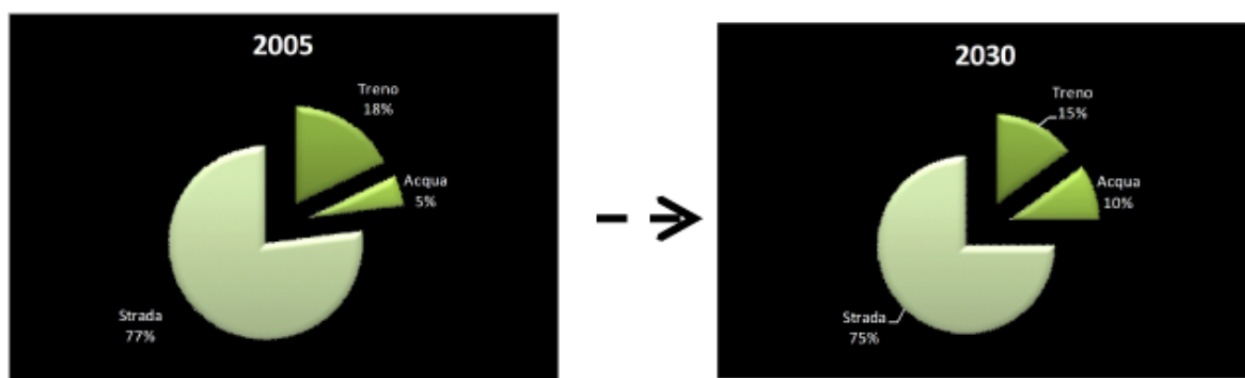


Dall'esame dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti, sia considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera. Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 34% del totale dei dipendenti, solo il 10% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 24% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si

tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati.

B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'intervento regolatorio si prefigge di modificare la disciplina di settore per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi europei in tema di sicurezza del trasporto fluviale e di costruzione di unità navali. Occorre mantenere, infatti, un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto fluviale in Europa. L'obiettivo principale nel breve periodo è quello di consentire che la navigazione nelle acque interne italiane si svolga in conformità alle disposizioni europee e che le navi soddisfino tutti i requisiti previsti dalla normativa europea. Ulteriori obiettivi sono quelli di introdurre una disciplina organica e unitaria nel campo della sicurezza della navigazione delle unità destinate al trasporto fluviale, eliminando in tal modo i possibili ostacoli anche alla libera e legittima circolazione dei prodotti italiani ed in generale al corretto svolgimento del mercato europeo in tale settore. Gli obiettivi specifici di medio termine che il provvedimento si propone di conseguire sono quelli di migliorare la competitività delle imprese e delle società armatrici che rispettano gli obblighi normativi, come conseguenza del miglioramento della tutela e della sicurezza del mercato, realizzando, altresì, un'efficace azione di sorveglianza del mercato stesso. Nel lungo periodo l'obiettivo principale è quello di migliorare la sicurezza nella navigazione interna e prevenire l'inquinamento mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti europei, migliorando in tal modo il trasporto fluviale in Italia sia per il trasporto delle persone e delle cose. Le vie navigabili interne, le cui potenzialità non siano ancora valorizzate, possono svolgere un ruolo sempre più importante per il trasporto delle merci e delle persone nell'entroterra e come collegamenti con i mari europei. L'obiettivo che si pone l'Italia, in aderenza all'obiettivo dell'Europa, nei prossimi anni, infatti sarà quello di incrementare il trasporto per vie d'acqua, come illustra il grafico seguente, in cui si ipotizza il raddoppio delle merci trasportate per vie d'acqua e una diminuzione di quelle per via treno e strada entro il 2030. I vantaggi saranno la diminuzione dell'inquinamento e il minor costo sociale connesso. Un maggiore sfruttamento del trasporto su canali consentirebbe di ovviare a problemi quali la congestione del traffico e le eccessive emissioni di CO₂, contribuendo, in maniera sostenibile, alla prosperità industriale dell'Europa rispettosa dell'ambiente circostante.



C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Gli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi generali sono gli indici di variazione dei dati statistici economici di andamento del settore interessato. Gli indicatori che con efficacia possono dimostrare il grado di raggiungimento degli obiettivi sono tutti

quelli indicati nelle tabelle di cui alla sezione 1 A che rappresentano la situazione in essere. Al riguardo basterà verificare se con l'introduzione della nuova normativa in materia si realizzi un incremento del trasporto fluviale, una riduzione dei livelli di inquinamento nella pianura padana derivante dalla contrazione del trasporto delle merci su strada, un innalzamento produttivo da parte della cantieristica nazionale destinata alla costruzione di unità navali con connesso aumento degli occupati del settore.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Il destinatario pubblico diretto è l'Amministrazione fluviale nazionale che viene identificata, in questo caso, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Altri soggetti di natura privatistica su cui il presente decreto produce i suoi effetti diretti possono individuarsi in tutti quei soggetti economici che, per la loro attività tipica commerciale, rappresentano la catena di produzione, importazione e/o distribuzione del bene nave nel suo complesso considerato. Infine è possibile annoverare tra i destinatari "indiretti" degli effetti del presente decreto anche gli armatori e le Società di gestione delle unità e, in ultimo, i fruitori del bene nave e cioè i passeggeri.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati.

Trattandosi di intervento di modifica di una normativa nazionale per mezzo del recepimento di una direttiva caratterizzata, tra l'altro, dall'ampia presenza di formulazioni pressoché vincolanti, le procedure di valutazione e consultazione, nonché di impatto della regolamentazione sono state oggetto di lunga discussione e partecipazione nella fase ascendente della produzione normativa europea, attraverso il coinvolgimento diretto sia delle diverse amministrazioni competenti che dei principali stakeholders ai tavoli di concertazione e discussione presso le sedi europee. Ciò premesso si è proceduto a consultazioni formali delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio e il coinvolgimento ha avuto esito positivo sullo schema di decreto predisposto.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento normativo, come già detto, ha lo scopo di migliorare e implementare il trasporto fluviale in Italia. Un mancato intervento in materia limiterebbe l'implementazione della navigazione interna, in quanto il testo prevede l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore dei trasporti fluviali interni. Peraltro l'opzione zero va scartata anche per motivi sostanziali, in quanto il mancato recepimento di queste nuove prescrizioni europee non consentirebbe di conseguire gli obiettivi evidenziati nelle sezioni precedenti e verrebbe a creare un peggioramento del funzionamento del mercato italiano che diverrebbe meno competitivo e, inoltre, esporrebbe l'Italia ad una procedura di infrazione. L'opzione zero, inoltre, non può essere percorsa in quanto l'Italia non rientra tra gli Stati elencati all'articolo 40 della direttiva ed esclusi dal recepimento della stessa. L'opzione zero, altresì, non appare opportuna, in quanto, come in precedenza illustrato, la rete navigabile italiana fa parte dei corridoi internazionali delle reti trans-europee, e in secondo luogo la piena attuazione della direttiva consente all'Italia di mantenere aggiornati gli standard tecnici per le unità operanti nella propria rete navigabile, con conseguente incremento dei livelli di sicurezza per

gli operatori e gli utenti del settore, nonché il mantenimento di standards elevati in relazione alla prevenzione dell'inquinamento delle acque interne.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Si propongono nel recepimento della direttiva varie opzioni alternative:

Opzione 1: piena applicazione della direttiva;

Opzione 2: piena applicazione della direttiva, prevedendo, però, un successivo decreto di deroga ai requisiti tecnici per alcune zone fluviali non collegate alla rete europea o determinate categorie navali, in modo tale da ridurre, altresì, eventuali possibili impatti negativi sui piccoli operatori del settore che potrebbero essere pregiudicati da una attuazione della direttiva *sic et simpliciter*.

Al fine del perseguimento dell'interesse pubblico, come abbiamo in precedenza illustrato, l'opzione zero appare troppo riduttiva in quanto non permetterebbe alla navigazione interna italiana di poter usufruire dell'avanzamento tecnologico e dei processi di semplificazione delle procedure portati avanti a livello europeo ed internazionale, congelando di fatto gli operatori in una stasi tecnico-normativa. L'opzione 1, invece, potrebbe comportare obblighi troppo stringenti che potrebbero costituire una barriera all'ingresso nel mercato per i piccoli operatori del settore. L'opzione 2, inoltre, alla luce delle motivazioni addotte da alcuni operatori a seguito della specifica consultazione pubblica, appare l'opzione che consentirebbe di mantenere elevati standards tecnico-normativi, limitando al contempo possibili impatti negativi sugli operatori. L'opzione 2, in particolare, viene attuata tramite l'inserimento in un decreto, da emanarsi successivamente, di deroghe relative ad alcuni requisiti alternativi o ridotti, opportunamente scelti con gli operatori e gli organismi autorizzati, per alcune zone o categorie navali ai sensi di quanto previsto all'articolo 11 dello schema di decreto legislativo. Per i motivi sopra esposti, l'opzione 2 appare quella preferibile, in modo da coniugare l'interesse pubblico con quello degli operatori privati.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.

La mancata attuazione della direttiva potrebbe causare maggiori costi sociali in termini di minor sicurezza delle unità navali destinate alla navigazione interna con ripercussioni sulla collettività per le ricadute negative in caso di perdita di competitività dei nostri cantieri destinati alla cantieristica. Al contempo, l'applicazione delle nuove norme, comporterà un miglioramento degli standards di sicurezza e una diminuzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alla contrazione del trasporto su strada delle merci. Gli inevitabili costi economici per le imprese del settore per il connesso mantenimento del già elevato livello di sicurezza qualitativo delle unità destinate alla navigazione interna dovrebbero, nel tempo, essere compensati da maggiori utili connessi ad un prevedibile aumento delle vendite della componentistica delle unità navali e delle stesse unità navali. Va evidenziato che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire in quanto il quadro macroeconomico risulta caratterizzato da una prolungata deflazione. Inoltre i vantaggi e gli svantaggi connessi al recepimento della direttiva sono stati analizzati nell'impatto

della regolamentazione già a livello ascendente, ed anche in sede di recepimento possono pertanto essere valutati in termine generali sulla base degli effetti correlati o strumentali al mancato conseguimento degli obiettivi già indicati nelle precedenti sezioni della presente relazione. Nella totale assenza della norma di recepimento proposta non si avrebbe pertanto alcun vantaggio per i destinatari diretti ed indiretti della disposizione, mentre, oltre agli effetti negativi sul funzionamento dell'intero mercato europeo per la non conseguita armonizzazione anche per l'Italia delle disposizioni vigenti in questo settore, si avrebbero effetti di incertezza giuridica per gli operatori (potendo la direttiva essere comunque ritenuta dopo la sua scadenza direttamente applicabile) di maggior rischio di presenza di prodotti dannosi o pericolosi nel mercato in quanto non conformi ai contenuti della direttiva, e di maggiori difficoltà per le autorità competenti della U.E.. Ciò premesso, sebbene l'opzione normativa sia, a monte giustificata, quanto agli effetti, dall'obbligo di recepimento della direttiva, si evidenzia che il principale vantaggio auspicato e perseguito con l'intervento normativo è connesso proprio alla maggiore competitività del Sistema Paese complessivamente considerato.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

L'innalzamento del livello di sicurezza delle unità, sulla base dell'intervento normativo di cui trattasi, potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni. Infatti l'immissione in commercio di unità con standards elevati di sicurezza della navigazione e di una maggiore protezione ambientale potrà consentire di immettere nel mercato unità navali rispondenti ai requisiti previsti in ambito europeo e quindi permettere una presumibile crescita del fatturato delle imprese coinvolte nel ciclo produttivo e nell'indotto collegato. Una stima concreta allo stato attuale non risulta preventivabile in quanto soggetta a variabili di mercato, gli effetti saranno oggetto di monitoraggio deducibili anche dall'analisi del mercato e dai dati relativi alla immatricolazione di nuove unità navali. Gli effetti dell'opzione prescelta sulle imprese sono favorevoli, in quanto la realizzazione di un mercato sicuro qualifica gli operatori economici, consentendo ai prodotti nazionali di circolare liberamente e legittimamente nel mercato europeo, e più in generale rendendo i prodotti europei più competitivi sui mercati internazionali, sotto il profilo della qualità e della sicurezza degli stessi. In altre parole gli eventuali maggiori costi connessi alla maggiore sicurezza così garantita sono compensati dalla conseguente possibilità di legittima circolazione delle unità navali ad elevati standards di sicurezza. In termini di vantaggi, dunque, la nuova regolamentazione garantirà un assetto di maggiore stabilità e certezza per le imprese che operano nel settore e il maggiore grado di sicurezza potrà risultare vantaggioso in particolare per le micro, piccole e medie imprese.

C) Indicazione della stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese (per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione).

Non risultano nuovi ed ulteriori oneri informativi e pertanto maggiori costi amministrativi rispetto al preesistente regime che resta invariato. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di certezza giuridica.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui

comunque occorre tener conto per l'attuazione (*misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.*).

Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono l'applicazione della norma.

SEZIONE 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

La regolamentazione proposta non incide sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese. Inoltre lo schema di decreto fornisce la base per la libera circolazione delle unità navali all'interno dell'U.E. destinate alla navigazione fluviale, in virtù del concetto del riconoscimento reciproco tra Stati membri delle stesse conformi ai requisiti della direttiva (e quindi della presente normativa di recepimento). Fatta questa premessa che riassume gli elementi salienti dell'innovazione normativa l'intervento non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore del naviglio. Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con gli altri modelli esistenti nell'Unione europea. Tale omogeneità al quadro europeo consente di ottenere due risultati principali consistenti nell'opportunità per il costruttore italiano di interfacciarsi ad armi pari con il mercato europeo dando rilievo così al valore aggiunto del "made in Italy" universalmente riconosciuto. L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del paese atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un innalzamento degli standards qualitativi delle unità con un prevedibile aumento della produzione nazionale in materia con benefici effetti sull'indotto ad esso connesso. Il contributo al P.I.L. del settore è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando: valore aggiunto dei sottosectori (pari al 30% del fatturato totale); costi intermedi dei sottosectori: cantieristica, rimessaggio, accessori-componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascuno sottosectore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi; margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari all'11% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio). Il contributo al P.I.L., come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.995.570.000, in aumento del 2% rispetto allo scorso anno. La tabella seguente rappresenta il contributo al P.I.L..

	Valori in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	594.100.000	30%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	899.700.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.800.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	58.730.000	
Totale Costi intermedi	1.180.230.000	59%
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	221.240.000	11%
Contributo al PIL 2014	1.995.570.000	100%
Contributo al PIL 2013	1.955.780.000	
Variazione contributo al PIL 2014-2013		2,0%
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2014		1,46‰
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2013		1,43‰

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento che incide sui procedimenti legati alla costruzione delle unità navali. Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento dello stesso nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti curerà il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Innanzitutto verrà verificato l'aumento della produzione nazionale relativa alla componentistica navale e il conseguente aumento degli occupati nell'indotto relativo ed altresì l'abbassamento dei livelli di inquinamento nella pianura padana dovuto ad un decremento del trasporto su gomma a vantaggio di quello fluviale.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive. L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario. Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica, dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo, attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti. A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presi in esame gli indicatori in precedenza indicati quali: incremento della sicurezza in materia navigazione interna, incremento del livello di tutela dell'ambiente, analisi del rapporto dei

costi-benefici dell'intervento regolatorio e diminuzione del livello dell'inquinamento nella Pianura padana e dei relativi e connessi costi sociali.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246. Non si introducono, pertanto, livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti. La disciplina individuata consente di conseguire un innalzamento dei livelli di sicurezza in materia di costruzione di unità destinate alla navigazione interna ed, altresì, un innalzamento degli standards di sicurezza in linea con la direttiva in recepimento. La direttiva che si recepisce con il presente decreto tiene conto dell'evoluzione del mercato e della tecnica costruttiva allineando conseguentemente gli standards italiani a quelli europei. Poiché la direttiva di cui il presente provvedimento è attuazione nel diritto nazionale costituisce uno strumento essenziale per la realizzazione del mercato interno, le disposizioni recate provvedono ad un'armonizzazione elevata e omogenea per tutti gli Stati dell'Unione, ritenuta necessaria e sufficiente ad accrescere il livello di protezione dei consumatori e dell'ambiente. In nessun caso sono stati introdotti oneri aggiuntivi per gli utilizzatori e per le imprese non previsti dalla predetta regolazione europea che viene recepita.