

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per lo sviluppo del trasporto nella rete delle vie navigabili interne e del sistema dei servizi di informazione fluviale. C. 3503 Crivellari ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	150
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	153
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione del Presidente della regione Basilicata nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-01032 Liuzzi, 7-01042 Tullo, 7-01044 Folino e 7-01048 Biasotti relative al completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e al collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese .....	153
AVVERTENZA .....	153

##### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 3 agosto 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per lo sviluppo del trasporto nella rete delle vie navigabili interne e del sistema dei servizi di informazione fluviale.**

**C. 3503 Crivellari.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di legge concernente modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per lo sviluppo del trasporto nella rete delle vie navigabili interne e del sistema dei servizi di informazione fluviale.

La proposta di legge consta di 12 articoli ed è diretta in primo luogo ad estendere all'Italia l'utilizzo obbligatorio del sistema di informazione fluviale (RIS) previsto dalla direttiva 2005/44/CE nelle zone di navigazione promiscua (articolo 1). Oltre alle definizioni (articolo 3) sono poi previsti alcuni interventi volti ad agevolare l'introduzione e l'operatività del citato sistema RIS (articolo 2) o più in generale a facilitare la navigazione interna (articoli 4, 5, 6 e 8). Sono altresì modificate alcune norme del codice della navigazione con particolare riferimento al regime giuridico della navigazione promiscua, disciplinato in via generale dall'articolo 24 del codice

della navigazione, che viene, a tale scopo, novellato (articoli 7, 9 e 10). Infine gli articoli 11 e 12 stabiliscono alcuni requisiti per il conseguimento di abilitazioni e di titoli professionali per la navigazione interna prevedendo la conseguente modifica dei decreti ministeriali contenenti la disciplina di tali profili.

Analizzando più in dettaglio il testo, l'articolo 1 stabilisce che tutti i veicoli natanti nelle zone di navigazione promiscua siano dotati del sistema di servizi di informazione fluviale RIS (acronimo di *River Information Services*) Italia, realizzato ai sensi della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005. Questa direttiva non è stata recepita dall'Italia in quanto il nostro Paese non ha vie navigabili interne di classe IV o superiore, collegate mediante una via navigabile di classe IV o superiore ad una via navigabile di classe IV o superiore di un altro Stato membro. Recentemente, peraltro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato invitato a partecipare, come amministrazione di riferimento per la Commissione europea, allo svolgimento del progetto comunitario RIS (*River Information Services*), nella realizzazione del prototipo. Tra gli obiettivi di tale progetto era previsto che si sarebbe avviato il processo di adeguamento alla direttiva europea in Italia, e la proposta di un nuovo assetto, partendo dall'analisi dell'attuale quadro giuridico nazionale ed europeo. Sulla base delle risultanze emerse dalle attività progettuali, si potranno pertanto avviare le procedure per l'eventuale recepimento della direttiva anche in Italia. Andrà pertanto presa in considerazione l'eventualità che emerga l'esigenza di coordinare questa iniziativa normativa con quanto il Governo sta portando avanti sul punto.

L'articolo 1 della proposta di legge in esame prevede una serie di strumenti agevolativi. In primo luogo si autorizza una spesa di 10 milioni di euro per gli anni 2016, 2017 e 2018, per lo sviluppo del sistema RIS, dei relativi sottosistemi, dell'interoperabilità con i sistemi informativi marittimi e con quelli relativi ad altri

sistemi di traffico nonché per l'installazione e l'organizzazione dei RIS armonizzati di supporto alla gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna.

In secondo luogo si autorizza una spesa non superiore a 5 milioni di euro annui per il triennio 2016-2018 per la concessione di un voucher a fondo perduto per un importo non superiore a 3.000 euro per dotare le imbarcazioni che usufruiscono dei RIS dei necessari *software* previsti dal sistema RIS Italia e delle necessarie attrezzature di bordo.

L'articolo 2 autorizza altresì una spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 ai seguenti fini: migliorare l'indice di navigabilità della rete di navigazione interna di carattere internazionale; migliorare la capacità e la frequenza dei servizi di trasporto nell'unità di tempo; garantire la completa interoperabilità con i sistemi di trasporto containerizzati in acque fluviale. Gli interventi da finanziare sono diretti all'adeguamento delle sagome delle infrastrutture agli *standard* definiti dalla classificazione operata dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT) e all'aggiornamento tecnologico dei natanti.

L'articolo 3 contiene le definizioni che sono sostanzialmente compatibili e spesso formalmente identiche a quelle previste dalla direttiva europea.

L'articolo 4 estende al trasporto fluvio-marittimo i benefici previsti dall'articolo 3, comma 2-ter del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, concernente la concessione dei benefici per il potenziamento dell'intermodalità, che autorizza, a decorrere dall'anno 2006, la spesa di 20 milioni di euro, quale limite di impegno quindicennale a carico dello Stato, per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento alle « autostrade del mare », nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo.

L'articolo 5 estende alle merci caricate su navi adibite alla navigazione marittima

interna che effettuano la navigazione fluviomarittima l'esenzione dalla tassa erariale e da quella portuale prevista attualmente per tutte le merci caricate sui carri ferroviari e sui veicoli che accedono alle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali, nonché per le merci contenute nei contenitori caricati su navi portacontenitori ugualmente adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali.

L'articolo 6 è volto ad includere anche i porti interni tra le strutture per le quali le autorità portuali possono costituire sistemi logistici, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, in modo da promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali. A tal fine viene novellata la previsione dell'articolo 46, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2012.

L'articolo 7 novella l'articolo 24 del codice della navigazione, avente ad oggetto la navigazione promiscua, prevedendo che le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare esclusivamente norme di polizia portuale e della navigazione interna nonché le ordinanze di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima, mentre le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare esclusivamente le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna, in ciò modificando l'attuale regime che prevede invece che le navi si adattino alle norme della navigazione relative al tratto di mare attraversato. L'articolo 7 dispone altresì che il Governo, entro un mese dall'entrata in vigore della proposta di legge, provveda a modificare il regolamento attuativo del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n.328 del 1952, e il citato regolamento della navigazione interna di cui al decreto del Presidente della Repub-

blica n. 631 del 1949 con riguardo ai limiti della navigazione per le imbarcazioni addette alla navigazione interna o marittima, quando queste si trovino a navigare in acque diverse da quelle di pertinenza. In tal caso, a differenza della disciplina attuale, più restrittiva, la navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estende alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione stessa e la navigazione, anche in convoglio, di navi addette alla navigazione interna si estende alle acque marittime in relazione alle esigenze della navigazione, fino a 5 miglia di distanza dalla costa.

L'articolo 8 modifica la tabella A allegata al testo unico dei cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, per quanto concerne la materia della tassazione dei prodotti energetici nella navigazione interna, estendendo alla pesca e al trasporto dei passeggeri a scopo commerciale nelle acque interne il regime agevolato previsto dalla medesima tabella A relativo all'impiego di prodotti energetici come carburanti per la navigazione nelle acque interne, che attualmente è limitato al trasporto delle merci, e al dragaggio di vie navigabili e porti.

L'articolo 9 modifica l'articolo 184 del codice della navigazione, che ha ad oggetto la partenza e l'arrivo delle navi della navigazione interna, introducendo un comma finale che stabilisce le modalità di adempimento delle formalità di arrivo e di partenza per le navi che effettuano la navigazione promiscua non espressamente disciplinate dal codice. Si prevede che in tal caso tali formalità siano adempiute esclusivamente attraverso la presentazione dei formulari FAL numeri 1, 2 e 7 di cui all'articolo 179 del medesimo codice.

L'articolo 10 sostituisce il comma 3 dell'articolo 317 del codice della navigazione, che disciplina la composizione e la forza minima dell'equipaggio stabilendo che le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi della navigazione interna sono stabilite con de-

creto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto delle differenti modalità di navigazione e sentite le rappresentanze delle categorie interessate, introducendo, rispetto alla normativa vigente, un elemento di confronto con le categorie interessate in relazione a questa delicata materia.

L'articolo 11 introduce disposizioni per gli ufficiali di coperta della navigazione nelle idrovie interne e per i comandanti nella navigazione litoranea. In dettaglio l'articolo 11 stabilisce che, fermo restando quanto disposto dall'articolo 4, comma 2, lettere d) e g), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011 relativo ai requisiti di qualificazione per conseguire l'abilitazione di ufficiale di coperta, è necessario, per il conseguimento di questa qualifica, aver effettuato un mese di addestramento in servizio di coperta nella navigazione nelle idrovie interne ed è necessaria la conoscenza delle norme di navigazione nelle idrovie interne e, in particolare, del codice europeo delle vie di navigazione interna (CEVNI), delle caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico e delle carte nautiche e dei documenti nautici. Il comma 2 prevede un'analoga integrazione della disciplina per conseguire l'abilitazione di comandante per la navigazione litoranea.

L'articolo 12 disciplina infine i titoli professionali della navigazione interna. Si prevede in particolare che i programmi di esame per il conseguimento dei titoli professionali della navigazione interna devono comprendere la conoscenza del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg) e la conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici per la navigazione marittima. A questo scopo si prevede che entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, a modificare il decreto del Ministro per i trasporti 21 luglio 1959, per conformarlo all'articolo in commento.

In conclusione, ritiene opportuno segnalare il rilievo della proposta di legge in esame per un settore, come quello del trasporto fluviale, che è sicuramente sottoutilizzato in Italia e presenta notevoli vantaggi sotto il profilo della sicurezza, della riduzione dell'inquinamento ambientale, delle potenzialità economiche, in particolare se combinato con altre modalità.

Auspica per queste ragioni che il testo in esame possa essere esaminato e approvato in tempi rapidi dalla Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.40.**

#### **UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.

#### **AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 3 agosto 2016.*

**Audizione del Presidente della regione Basilicata nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-01032 Liuzzi, 7-01042 Tullò, 7-01044 Folino e 7-01048 Biasotti relative al completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e al collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.50 alle 15.50.

#### **AVVERTENZA**

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

*INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA*