RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Attuale contesto normativo ed obiettivi dell'intervento regolatorio

Con riferimento alla normativa nazionale in materia, si ritiene di dover evidenziare che con il presente decreto legislativo si prevede per la prima volta in Italia l'applicazione di una direttiva comunitaria in materia di requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Infatti, a suo tempo, l'Italia si avvalse della facoltà di non applicare la direttiva 76/135/CEE del 20 gennaio 1976, 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).

Analogamente, con Decreto Ministeriale 28 novembre 1987, n. 572 del Ministro per il Coordinamento delle Politiche Comunitarie (in S.O. alla G.U. n. 37 del 15 febbraio 1988) "Attuazione della direttiva n. 82/714/CEE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna", l'Italia si avvalse della facoltà, prevista dall'articolo 7 paragrafo 1 della direttiva stessa, di esentare dall'applicazione le proprie navi, essendo esse destinate ad operare esclusivamente su idrovie non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile degli altri Stati membri.

Tale scelta ha, di fatto, privato finora l'Italia di norme tecniche nella costruzione delle unità che vengono utilizzate nella navigazione per acque interne ed ha escluso la cantieristica italiana del settore dall'acquisizione delle conoscenze tecniche utili per poter operare in Europa.

Al momento, la materia risulta disciplinata da disposizioni riunite e integrate in un "testo unico", adottato con Circolare n. 1364/N04 del 24.10.1978 dell'allora competente Direzione Generale della M.C.T.C. del Ministero dei trasporti, la quale prevede la possibilità di delegare all'organismo di classifica RINA alcuni accertamenti e collaudi (da effettuare secondo i regolamenti del RINA stesso), sul presupposto che la materia sia disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, ("Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"), *"per quanto applicabile"*.

L'evoluzione normativa nel frattempo intervenuta rende inadeguata la soluzione a suo tempo adottata, la quale oltretutto, sia per la natura dello strumento adottato *(circolare)*, sia per il suo contenuto *("per quanto applicabile")* sembrerebbe aver voluto fornire soprattutto un criterio di riferimento ed orientamento per gli operatori, anziché dar vita ad una specifica normativa dotata di sufficiente grado di certezza e cogenza, ciò pur tenendo conto della circostanza che in settori squisitamente tecnici è prevista una qualche flessibilità per tener conto delle specificità delle vie d'acqua interne nazionali.

L'evoluzione comunitaria, poi, (con l'affermazione del principio di libertà di stabilimento e di libera circolazione che vede oggi naviglio di altri Paesi

membri operare nelle nostre vie navigabili), nonché l'evoluzione normativa a livello nazionale, con particolare riferimento al decentramento delle funzioni amministrative in materia di navigazione interna, consolidatosi con la legge 15 marzo 1997, n. 59, e con il correlato decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, rendono opportuna una specifica disciplina della materia.

Inoltre, la nuova disciplina comunitaria introduce anche nel settore della navigazione interna il principio della non discriminazione tra gli enti di classifica delegati dall'amministrazione a svolgere accertamenti e rilasciare certificazioni in materia di sicurezza, principio già operante nel settore della navigazione marittima .

Considerato quanto premesso, si è pertanto deciso di recepire con il presente decreto legislativo la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006 -come emendata dalla direttiva 2006/137/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, dalla direttiva 2008/59/CE del Consiglio del 12 giugno 2008, dalla direttiva 2008/87/CE della Commissione del 22 settembre 2008 e dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 - che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio.

Ciò 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.

Peraltro, si è deciso di continuare a non applicare la direttiva 76/135/CEE, in considerazione del fatto che l'Italia non ha vie navigabili interne collegate a quelle di altri Stati membri ed in relazione al fatto che l'articolo 7, comma 1, lettera a) della direttiva 2006/87/CE consente allo Stato membro di prevedere deroghe, anche totali, alla stessa direttiva per le navi, i rimorchiatori, gli spintori e le strutture galleggianti che navighino su vie navigabili non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile degli altri Stati membri.

Il testo di recepimento è stato elaborato avendo sentito anche gli operatori del settore, pubblici e privati, riuniti in apposito gruppo di lavoro.

Occorre altresì rilevare che le disposizioni del presente decreto legislativo non presentano profili di incompatibilità con le competenze delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, riposando, la materia trattata, nell'art. 117, comma 2, della Costituzione.

In particolare, la sicurezza della navigazione, pur non essendo menzionata nell'articolo 117 della costituzione, non per questo può essere collocata nell'ambito residuale ascritto alla potestà legislativa esclusiva delle Regioni dal quarto comma dello stesso articolo 117.

Infatti, la sicurezza della navigazione va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi del citato articolo 117, per le motivazioni che seguono.

In primo luogo l'esigenza, connessa alla strutturale pericolosità delle navi, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (equipaggio e passeggeri) attraverso prescrizioni tecniche certamente pone problemi

di sicurezza, e così rimanda alla lettera *h*) del secondo comma dell'articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia «ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale».

In secondo luogo, in quanto funzionali alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano senza dubbio a prevenire una serie di reati ad 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 ed al mantenimento dell'ordine pubblico.
(ex plurimis, sentenza n. 428/04, con riferimento alla sicurezza nella circolazione stradale).

Quadro normativo comunitario

Il presente decreto legislativo recepisce, come detto poc'anzi, la direttiva 2006/87/CE, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE.

Le direttive 2006/87/CE e 2006/137/CE sono state inserite rispettivamente negli allegati B e A della Legge 25 febbraio 2008, n. 34, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2007", che all'articolo 1, commi 1 e 3, ha previsto la delega al Governo per l'adozione, entro la scadenza del termine di recepimento fissato dalle direttive stesse, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati A e B.

Il termine per il recepimento scade per entrambe le direttive il 30 dicembre 2008.

Nel presente decreto legislativo si è altresì tenuto conto delle modificazioni successivamente introdotte nella direttiva 2006/87/CE dalle tre direttive sottoelencate:

- 2008/59/CE del Consiglio, del 12 giugno 2008, che adegua la direttiva 2006/87/CE sui requisiti tecnici per le navi della navigazione interna a motivo dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania. In tal modo, anche la direttiva 2008/59/CE è stata recepita.
- 2008/87/CE della Commissione, del 22 settembre 2008 che modifica la direttiva 2006/87/CE sui requisiti tecnici per le navi della navigazione interna. In tal modo, anche la direttiva 2008/87/CE è stata recepita.
- 2008/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose. Tale direttiva, all'articolo 11, ha previsto la soppressione dell'articolo 6 della direttiva 2006/87/CE.

Ciò in adesione al criterio stabilito dalla stessa legge comunitaria citata, che all'articolo 2, comma 1, lettera f), prevede che "nella stesura dei decreti legislativi si

tiene conto delle eventuali modificazioni delle direttive comunitarie comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega".

La direttiva 2006/87/CE, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE, che verrà indicata per brevità nel prosieguo "Direttiva", è stata introdotta con la finalità di promuovere il trasporto fluviale europeo attraverso l'armonizzazione tecnica delle unità navali ad esso destinate all'interno del territorio dell'Unione Europea. Lo scopo principale è di elevare e armonizzare gli standard di sicurezza nei vari Stati Membri dell'Unione ad un livello equivalente a quello attualmente richiesto per le unità che effettuano il trasporto per via navigabile interna sul Reno.

La direttiva prevede nell'Allegato I la suddivisione delle vie navigabili interne comunitarie in quattro zone, contraddistinte dalla numero 1 alla numero 4, dalla zona più "pericolosa" per la navigazione a quella più "tranquilla", oltre alla zona R, riferita specificatamente al Reno e regolata da un'apposita Convenzione.

Ogni Stato Membro può modificare la classificazione delle proprie vie navigabili interne, purché ne sia inviata la comunicazione alla Commissione almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore delle variazioni.

Poiché nell'allegato I alla Direttiva erano presenti, in zona 4, solo alcune delle vie navigabili interne alla Repubblica Italiana (i canali del sistema idroviario Padano-Veneto), è stata inviata alla Commissione Europea una specifica richiesta di modifica di classificazione delle vie navigabili nazionali con nota protocollo 10545 in data 23 giugno. Con nota prot. TREN.B.4/NI/FL/L 08090 in data 4 settembre 2008 la Commissione Europea ha accettato la modifica della classificazione contenuta nell'allegato I alla Direttiva 2006/87/CE, estendendo così a tutto il territorio nazionale la classificazione in zona 4 delle vie navigabili interne, ovviamente compresi i laghi, e conseguentemente l'applicazione della Direttiva medesima a dette vie navigabili interne. Nel prossimo emendamento alla direttiva, la voce nel Capitolo 3 dell'allegato I relativa alla Repubblica Italiana è sostituita pertanto dalla seguente:

"*Repubblica Italiana*

Tutte le vie navigabili interne nazionali."

Con la Direttiva viene altresì abrogata la direttiva 82/714/CEE, in quanto tali norme appaiono ormai in parte superate rispetto ai recenti progressi tecnici.

Per quanto riguarda le modifiche introdotte dalla Direttiva 2006/137/CE, essa modifica la Direttiva 2006/87/CE allineandola alla Decisione del Consiglio 1999/468/CE sulle modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. Questa modifica è stata resa necessaria in quanto la Direttiva 2006/87/CE conferisce alla Commissione il potere di aggiornare i requisiti tecnici contenuti negli allegati alla stessa Direttiva. Per motivi di efficacia i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo sono abbreviati ai fini dell'adozione delle misure che modificano gli allegati; si è reputato infatti necessario applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione

1999/468/CE ai fini dell'adozione di ogni adeguamento degli allegati della direttiva 2006/87/CE al progresso tecnico o agli sviluppi registrati in questo settore grazie all'attività svolta da altre organizzazioni internazionali, in particolare dalla CCNR (Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno), nonché per l'adozione di requisiti temporanei.

Con la direttiva 2008/59/CE la direttiva 2006/87/CE è stata adeguata a motivo dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania.

La direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose ha inoltre, con l'articolo 11, abrogato l'articolo 6 (merci pericolose) della direttiva 2006/87/CE.

Per quanto concerne le modifiche apportate infine dalla Direttiva 2008/87/CE, essa modifica a sua volta la Direttiva 2006/87/CE in conseguenza degli emendamenti apportati al regolamento di ispezione delle navi sul Reno ai sensi dell'articolo 22 della Convenzione modificata per la navigazione sul Reno; infatti, si è ritenuto opportuno assicurare un livello di sicurezza equivalente tra i requisiti tecnici richiesti per il certificato comunitario e quelli richiesti per il certificato rilasciato in conformità del regolamento di ispezione delle navi sul Reno. Sono così stati modificati gli allegati II, V e VI (Numero unico europeo di identificazione delle navi, Collaudi e ispezioni periodiche, Sistemi antincendio fissi per la protezione degli oggetti, e altre disposizioni di carattere tecnico e procedurale).

Analisi dell'articolato

L'articolo 1 definisce quale ambito di applicazione del presente decreto le unità navali che navigano nelle vie navigabili interne nazionali specificate nell'Allegato I, evidenziando in modo esplicito e tassativo i casi di non applicazione.

Va fatta in proposito una importante precisazione.

Come già evidenziato in precedenza, secondo quanto previsto dall'articolo 7, comma 1, lettera a) della direttiva 2006/87/CE, gli Stati membri possono prevedere *deroghe anche totali* alla stessa direttiva per le navi, i rimorchiatori, gli spintori e le strutture galleggianti che navighino su *vie navigabili non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile degli altri Stati membri.*

La disposizione assume una valenza particolare alla luce della peculiare configurazione della rete navigabile italiana, che non è, nel suo complesso, collegata a quella degli altri Stati membri.

Il Legislatore italiano si trova quindi, secondo l'art. 7 cit., nella posizione di poter "derogare alla direttiva" tout court, ciò che potrebbe essere inteso come facoltatività del recepimento stesso.

Tutto il "naviglio esistente" in Italia al momento attuale è infatti operante solo su rete di navigazione non collegata con quella degli altri Stati.

Tuttavia, alla luce delle prevalenti considerazioni in punto di sicurezza, sopra richiamate nell'illustrazione degli obiettivi del presente intervento, si è inteso avvalersi

del recepimento della Dir. 2006/87 per dotare il sistema nazionale di navigazione interna di criteri certi e vincolanti, anche in considerazione della notevole arretratezza del naviglio esistente sotto il profilo dell'adeguamento agli standard di sicurezza, nel frattempo evolutisi.

Si è anche considerato che, in termini di costi, l'adattamento del naviglio esistente ai più avanzati parametri di sicurezza è nettamente antieconomico (oltre che non garantito nei risultati) rispetto al progressivo abbandono dello stesso naviglio, in favore dell'utilizzo di navi "nuove", così come definite dall'articolo 2, comma 1, lettera g) del decreto.

Di qui la scelta della distinzione in due tipologie di navi che, seppur apparentemente non contemplata dalla Direttiva, in realtà si rende necessaria per il fatto che il legislatore comunitario si è rivolto indistintamente a Stati dotati di vie di navigazione dei due tipi (comunicanti con la rete navigabile di altri Stati e non), e a Stati che, come l'Italia, presentano solo una rete non comunicante con l'esterno.

L'**Articolo 2** raccoglie le definizioni. In particolare, alla lettera a. è individuata come amministrazione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre alla lettera b. si individuano quali autorità competenti gli Uffici della Motorizzazione Civile, 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.

Le definizioni di cui alle lettere c), i), l), m), p) e q) sono state tratte dall'articolo 1.01 dell'Allegato II alla Direttiva, la definizione di cui alla lettera n) è stata tratta dal D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, mentre la definizione di cui alla lettera o) è stata ripresa dal Decreto Ministeriale 27 febbraio 2002 e dal Decreto Interministeriale 5 agosto 2002, n. 218. Inoltre, le definizioni delle lettere g e h sono state tratte dal Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, attuativo della direttiva 98/18/CE.

L'**articolo 3** corrisponde all'articolo 3 della Direttiva e prevede al comma 1 che le unità navali rientranti nel campo di applicazione del presente decreto debbano essere provviste di un Certificato comunitario per la navigazione interna, rilasciato dall'autorità competente secondo il modello previsto nella parte I dell'Allegato V al presente decreto e che sia emesso conformemente alle disposizioni del decreto in oggetto.

Il comma 2 risponde alle esigenze dell'articolo 2 dell'Allegato VIII alla Direttiva ed è stato introdotto per rendere obbligatoria la tenuta del certificato comunitario a bordo della nave, e poter prevedere quindi una sanzione in caso di mancato adempimento.

Il comma 3 disciplina il caso delle unità che intendano effettuare la navigazione in zone navigabili degli altri Stati membri.

L'**articolo 4**, derivato dall'articolo 4 della Direttiva, stabilisce al comma 1 che il certificato valido rilasciato ai sensi dell'articolo 22 della Convenzione per la navigazione sul Reno nella sua versione aggiornata è un titolo valido per la navigazione sulle acque interne nazionali.

Al comma 2 è fissato l'obbligo per le unità abilitate alla navigazione sul Reno di munirsi di un certificato supplementare comunitario per la navigazione interna, qualora esse intendano usufruire della riduzione dei requisiti tecnici prevista al successivo articolo 5.

L'**articolo 5**, che recepisce l'articolo 5 della Direttiva, prevede, al comma 1, la possibilità di applicare i requisiti tecnici ridotti alle unità in navigazione esclusivamente nelle acque interne nazionali, in conseguenza della classificazione in zona 4 delle acque interne italiane.

Il comma 2 stabilisce che, previa consultazione della Commissione, 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 ad una riduzione dei requisiti tecnici per gli argomenti contenuti nell'Allegato IV. Non sono invece stati recepiti i commi da 1 a 6 dell'articolo 5 della Direttiva, poiché l'Italia non ha una normativa tecnica preesistente in materia di navigazione interna tale da configurare l'ipotesi di dover adottare dei requisiti tecnici complementari a quelli già previsti negli allegati alla direttiva.

Il comma 3 stabilisce che la conformità ai requisiti ridotti sia attestata nel certificato comunitario per la navigazione interna.

L'**articolo 6,** al comma 1, in attuazione dell'articolo 7 paragrafo 1 della Direttiva, prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei 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 - possa prevedere deroghe totali o parziali, da indicare nel certificato della nave, dall'applicazione delle norme contenute nel presente decreto.

Al comma 2, in attuazione dell'articolo 7 paragrafo 2 della Direttiva, si prevede che l'Amministrazione possa autorizzare deroghe totali o parziali, da indicare nel certificato della nave, per percorsi entro una zona geografica determinata o all'interno di zone portuali situate all'interno del territorio nazionale.

Al comma 3 è prevista la notifica di tali deroghe alla Commissione Europea.

Si richiamano, con riferimento al rapporto tra l'art. 6 del presente schema di Dlgs. e l'art. 7 della Direttiva, le considerazioni espresse in sede di illustrazione dell'art. 1.

L'**articolo 7,** che attua l'articolo 8 della Direttiva, prevede al comma 1 che il Certificato comunitario per la navigazione interna sia rilasciato alle navi nuove, ovvero alle unità navali la cui chiglia sia stata posata successivamente al 30 Dicembre 2008, a seguito di una ispezione tecnica da effettuarsi prima che l'unità sia immessa in servizio e il cui scopo è di verificarne la rispondenza ai requisiti tecnici fissati nell'Allegato II del decreto in parola.

È stata prevista al comma 2 la possibilità, per le navi esistenti, di richiedere il certificato comunitario laddove si accerti, a seguito di visita tecnica, la loro conformità ai requisiti tecnici fissati nell'Allegato II del decreto in parola.

Al comma 3 è stabilito che, qualora le autorità competenti riscontrino qualsiasi violazione ai requisiti, l'unità navale può, a condizione che tale lacuna non costituisca un pericolo palese, continuare a navigare fino al momento in cui i componenti o le parti della nave riscontrate non conformi siano sostituite o modificate. A partire da questo momento, tali componenti o tali aree dovranno rispondere ai requisiti dell'allegato II.

Il comma 4 precisa il significato di pericolo palese ai sensi del presente articolo.

Il comma 5 prevede che l'Amministrazione trasmetta alla Commissione un elenco delle autorità competenti al rilascio dei certificati comunitari. A questo proposito, si rammenta che all'articolo 2 (definizioni) sono state introdotte le lettere a e b con cui si identificano rispettivamente l'Amministrazione, intesa come Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e l'autorità competente, individuata negli Uffici provinciali della Motorizzazione Civile.

L'**articolo 8** recepisce l'articolo 10 della Direttiva, stabilendo al comma 1 le modalità di conduzione delle visite tecniche. La definizione di organismo autorizzato è stata inserita nell'articolo 1. È stata inserita tra i requisiti tecnici richiesti per il rilascio dell'attestato dell'organismo autorizzato l'indicazione aggiuntiva della facoltà di riduzione dei requisiti tecnici previsti all'art. 5. Al riguardo si evidenzia l'opportunità di mantenere la disciplina, che si ritiene sufficientemente adeguata, delle procedure relative al rilascio dell'autorizzazione ad operare da parte degli organismi di classificazione nell'Allegato VII al presente decreto, in modo tale che alle eventuali modifiche dello stesso allegato si possa provvedere nei termini di cui all'articolo 17, analogamente a quanto già previsto per le modifiche agli altri Allegati.

Al comma 2 si prevede che l'Amministrazione trasmetta alla Commissione un elenco delle autorità competenti ad effettuare le visite tecniche di cui al comma 1.

L'**articolo 9** attua l'articolo 11 della Direttiva e stabilisce al comma 1 che il periodo di validità del certificato comunitario per la navigazione interna è fissato in ogni singolo caso secondo le previsioni dell'Allegato II al presente decreto.

Al comma 2 è stabilito che il certificato provvisorio può essere rilasciato anche in caso di sostituzione del certificato comunitario o di rifiuto di rilascio o di rinnovo o di ritiro dello stesso.

L'**articolo 10** attua quanto stabilito dall'articolo 12 della Direttiva relativamente ai casi in cui è ammessa la sostituzione del certificato comunitario per la navigazione interna, prevedendo anche la relativa procedura.

L'**articolo 11** recepisce quanto stabilito dall'articolo 13 della Direttiva relativamente ai casi in cui è ammesso il rinnovo dei certificati comunitari. Non sono stati recepiti i commi 2 e 3 della Direttiva, che riguardano le disposizioni transitorie relative al naviglio esistente, esentato ai sensi dell'articolo 1, comma 3 del presente decreto.

L'**articolo 12** riporta quanto stabilito dall'articolo 14 della Direttiva relativamente ai casi in cui è ammessa la proroga della validità dei certificati comunitari per la navigazione interna.

L'**articolo 13** attua quanto stabilito dall'articolo 15 della Direttiva relativamente ai casi in cui è ammesso il rilascio di nuovi certificati comunitari per la navigazione interna.

L'**articolo 14** recepisce quanto stabilito dall'articolo 16 della Direttiva relativamente ai casi in cui si decide il rifiuto di rilascio o di rinnovo (comma 1) e la revoca (comma 2) dei certificati comunitari per la navigazione interna.

L'**articolo 15** attua l'articolo 17 della Direttiva regolando, al comma 2, i casi in cui si ritengono necessari degli accertamenti supplementari.

Il comma 1 attribuisce all'autorità competente, come definita all'articolo 2, la vigilanza sulla rispondenza dei requisiti di cui al presente decreto.

Il comma 3, infine, consente all'Amministrazione, nel rispetto delle procedure specificate dall' Allegato VIII della Direttiva 2006/87/CE, di adottare misure di salvaguardia nei confronti di quelle navi che, ancorché risultate conformi, in base alla documentazione, alle prescrizioni del presente decreto, ritiene costituiscano rischio di grave pericolo per la sicurezza di persone o cose e per l'ambiente.

L'**articolo 16** attua quanto previsto dall'articolo 18 della Direttiva relativamente al riconoscimento di certificati di navigabilità emessi da Paesi terzi.

L'**articolo 17** recepisce l'articolo 20 della Direttiva relativamente alle procedure di modifica degli allegati tecnici al presente decreto.

Per garantire velocità e snellezza delle procedure, si è ritenuto di prevedere, anche in analogia ad analoghe iniziative (decreto legislativo n. 182/03, art. 12), 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 comunitarie in materia di navigazione interna, per le parti in cui modifichino le norme tecniche degli allegati stessi, in quanto trattasi di adeguamento di norme di natura prettamente tecnica.

L'articolo 18 al comma 1, stabilisce che gli oneri riguardanti la certificazione prevista dal decreto (rilascio, rinnovo e sostituzione), l'istituzione del registro dei certificati, l'esecuzione delle visite tecniche, gli accertamenti supplementari e le ispezioni, siano a totale carico del proprietario, o dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante.

Il comma 2 demanda ad apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la fissazione delle tariffe, sulla base del costo effettivo del servizio, le modalità di versamento delle stesse, e stabilisce altresì l'adeguamento biennale sulla base degli stessi criteri adottati per la copertura dei costi.

Attualmente gli uffici della motorizzazione civile applicano le tariffe previste nella tabella 3 allegata alla legge 1 dicembre 1986, n. 870, e, quanto alle

unità della Gestione Governativa Navigazione Laghi (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), si evidenzia che la Gestione sostiene i suddetti oneri su un proprio capitolo (n. 27), le cui risorse sono costituite dal capitolo 1970 dello Stato.

Il comma 3, infine, stabilisce che con il medesimo decreto di cui al comma 2, sono determinate le tariffe per l'autorizzazione degli organismi di classificazione e per la vigilanza degli stessi.

L'**articolo 19,** in attuazione dell'articolo 24 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 ed alla tutela dell'ambiente.

Il comma 5, 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 funzioni 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.

L'**articolo 20** attua l'articolo 25 della Direttiva, relativo all'abrogazione della direttiva 82/714/CEE e contiene le disposizioni necessarie per l'abrogazione del Decreto Ministeriale 28 novembre 1987, n. 572, di recepimento della direttiva in parola.

L'**articolo 21** prevede la clausola di invarianza.

Allegati

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

L' **Allegato II** fissa i requisiti tecnici minimi che le unità navali della navigazione interna debbono soddisfare ai fini del rilascio del certificato comunitario per la navigazione interna. Esso corrisponde all'Allegato II della direttiva, ad esclusione della parte IV, che non è stata trasposta, in quanto riguardante le navi esistenti, escluse dal campo di applicazione del presente decreto.

L'**Allegato III** elenca le materie per le quali possono esser adottati requisiti tecnici complementari applicabili alle navi delle vie navigabili interne delle zone 1 e 2. Esso corrisponde all'Allegato III della direttiva.

L'**Allegato IV** elenca le materie per le quali possono esser adottati requisiti tecnici ridotti per le navi delle vie navigabili interne delle zone 3 e 4. . Esso corrisponde all'Allegato IV della direttiva.

L' **Allegato V** riproduce i Modelli di certificato comunitario per la navigazione interna; esso corrisponde all'Allegato V della direttiva.

L'**Allegato VI,** richiamato dall'articolo 2.17 dell'Allegato II del presente decreto, riproduce il Modello di registro dei certificati comunitari per la navigazione interna, che deve essere tenuto dall'autorità competente; esso corrisponde all'Allegato VI della direttiva.

L'**Allegato VII** fissa le procedure ed i requisiti che gli Organismi di classificazione debbono possedere per l'autorizzazione ad operare ai sensi dell'articolo 8 del presente decreto; esso corrisponde all'Allegato VII della direttiva.

L'**Allegato VIII** comprende le norme procedurali per la conduzione delle visite di cui all'articolo 15, comma 2, del presente decreto; esso corrisponde all'Allegato VIII della direttiva.

L'**Allegato IX,** richiamato dall'Allegato II del presente decreto, stabilisce i requisiti applicabili ai segnali luminosi, alle apparecchiature radar ed agli indicatori di velocità di accostata; esso corrisponde all'Allegato IX della direttiva.

RELAZIONE TECNICO NORMATIVA

1. *Aspetti tecnico-normativi in senso stretto*:

a) necessità dell'intervento normativo;

L'intervento normativo deriva dalla necessità di dare attuazione all'articolo 1, della legge 25 febbraio 2008, n. 34, (legge comunitaria 2007), il quale prevede il recepimento delle direttive comunitarie 2006/137/Ce e 2006/87/CE.

b) analisi del quadro normativo;

Il quadro attuale di riferimento riposa nella Circolare n. 1364/N04 del 24.10.1978 dell'allora competente Direzione Generale della M.C.T.C. del Ministero dei trasporti.

c) incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti;

Le norme proposte non incidono sulle leggi ed i regolamenti vigenti, collocandosi in linea con il quadro normativo vigente.

d) analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario;

L'intervento normativo dà attuazione alla normativa comunitaria, ponendo l'ordinamento interno in linea con essa.

e) analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale;

Non vi sono profili di incompatibilità delle disposizioni del presente decreto legislativo con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale, riposando, la materia trattata, nell'art. 117, comma 2, della Costituzione.

In particolare, la sicurezza della navigazione, pur non essendo menzionata nell'articolo 117 della costituzione, non per questo può essere collocata nell'ambito residuale ascritto alla potestà legislativa esclusiva delle Regioni dal quarto comma dello stesso articolo 117.

Infatti, la sicurezza della navigazione va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi del citato articolo 117, per le motivazioni che seguono.

In primo luogo l'esigenza, connessa alla strutturale pericolosità delle navi, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (equipaggio e passeggeri) attraverso prescrizioni tecniche certamente pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera *h*) del secondo comma dell'articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia «ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale».

In secondo luogo, in quanto funzionali alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano

senza dubbio a prevenire una serie di reati ad 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 ed al mantenimento dell'ordine pubblico.

f) verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali;
E' stata positivamente verificata la coerenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle Regioni ed agli enti locali.

g) verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione.
Lo strumento del decreto legislativo è previsto dall'articolo 1 della legge 25 febbraio 2008, n. 34, (legge comunitaria 2007).

2. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo:

a) individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso;
Il presente decreto legislativo introduce le definizioni di cui all'articolo 2, allo scopo di adeguare l'ordinamento interno a quello comunitario.

b) verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi;
E' stata positivamente verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo del decreto legislativo.

c) ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti;
Per la redazione del presente decreto non vi è necessità di fare ricorso alla tecnica della novella legislativa.

d) 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.

3. Ulteriori elementi da allegare alla relazione:

a) indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto;

Le considerazioni sopra formulate in ordine alla competenza esclusiva dello Stato in materia di sicurezza della navigazione derivano dalle linee della giurisprudenza costituzionale (ex plurimis, sentenza n. 428/04, con riferimento alla sicurezza nella circolazione stradale). Sulla materia di cui al presente decreto non sono pendenti giudizi di costituzionalità.

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

Non vi sono altre iniziative legislative.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

A) Ambito dell'intervento; destinatari diretti e indiretti.

L'intervento normativo ha ad oggetto l'attuazione dell'articolo 1 della legge 25 febbraio 2008, n°34, (legge comunitaria 2007), e riguarda il recepimento delle direttive 2006/137/CE e 2006/87/CE, in materia di determinazione dei requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Le predette direttive sono attuate con un unico decreto legislativo (in armonia con l'articolo 2, comma 1, lettera h) della citata legge), posto che esse riguardano la stessa materia e che identico è il termine di recepimento (30 dicembre 2008).

Nella stesura del decreto legislativo si è, inoltre, tenuto conto (in armonia con l'articolo 2, comma 1, lettera f) della citata legge) delle modificazioni apportate dalle direttive 2008/59/CE del 12 giugno 2008, 2008/68/CE del 24 settembre 2008 e 2008/87/CE del 22 settembre 2008.

Destinatari diretti dell'intervento sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, gli Uffici della Motorizzazione civile, gli organismi di classificazione, i proprietari e gli armatori delle unità navali (navi e galleggianti) nonché i loro eventuali rappresentanti, i comandanti/responsabili dell'unità navale, gli esperti e professionisti del settore, nonché i soggetti che effettuano attività di vigilanza sul rispetto del decreto.

Destinatari indiretti del provvedimento sono le persone a bordo delle unità navali, gli enti locali, i soggetti interessati all'utilizzo delle unità navali (spedizionieri etc), i cantieri navali ed i fornitori del materiale necessario all'allestimento dell'unità.

B) *Obiettivi e risultati attesi.*

Obiettivo dell'intervento è quello di dare attuazione alla normativa comunitaria.

C) *Illustrazione della metodologia.*

Si è utilizzato lo strumento del decreto legislativo, in osservanza dell'articolo 1, della legge 25 febbraio 2008, n°34, (legge comunitaria 2007).

D) *Impatto diretto ed indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni.*

Le funzioni di accertamento tecnico in materia di sicurezza della navigazione interna di cui al presente decreto sono attribuite agli Uffici della motorizzazione civile, i quali già attualmente sono organizzati allo scopo.

Il decreto non ha impatto particolare sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

E) *Impatto sui destinatari diretti.*

L'intervento normativo richiederà un adeguamento tecnico dei requisiti di sicurezza dalla fase della progettazione sino alla certificazione delle unità navali impiegate nella navigazione interna, con oneri a carico del proprietario o dell'armatore.

F) *Impatto sui destinatari indiretti.*

Le persone a bordo delle unità navali, gli enti locali ed i soggetti interessati all'utilizzo delle unità navali (spedizionieri etc) avranno benefici conseguenti all'incremento degli standards di sicurezza delle unità impiegate nella navigazione interna.