

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 – nel prosieguo “direttiva” – relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

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, lettera ll), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, inoltre, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative al rilascio di patenti e di certificati di abilitazione professionale. Ciò per l'esigenza connessa alla strutturale pericolosità della navigazione ed alla necessità di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti (equipaggio e passeggeri) attraverso la preparazione degli equipaggi.

Quadro normativo

Le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio hanno rappresentato i primi passi compiuti in direzione dell'armonizzazione, a livello unionale, del riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Dette direttive sono state recepite nell'ordinamento nazionale, rispettivamente, con il decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna, e con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna.

Tuttavia, uno studio di valutazione realizzato dalla Commissione europea nel 2014 ha evidenziato che la limitazione dell'ambito di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE ai conduttori di nave ostacola la mobilità dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Inoltre, la Commissione ha evidenziato l'esigenza che gli Stati membri individuino le vie navigabili interne a carattere marittimo conformemente a criteri armonizzati. Da ciò l'emanazione della nuova direttiva, che tiene tuttavia in considerazione la circostanza che la mancanza di attività transfrontaliere su talune vie navigabili interne nazionali rende necessario, anche al fine di ridurre i costi, concedere la possibilità agli Stati membri di non rendere obbligatori i certificati di qualifica dell'Unione sulle vie navigabili interne nazionali che non siano collegate a una via navigabile interna di un altro Stato membro, fermo restando che i certificati dell'Unione devono consentire l'accesso alle attività di navigazione su tali vie navigabili non collegate. Pertanto, le disposizioni di cui alla direttiva 96/50/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, restano applicabili per le qualifiche relative alle vie navigabili interne, che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. Per tali motivi, lo schema di decreto contiene, all'articolo 11, specifica disposizione che prevede la modifica sia del richiamato decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, sia del decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di



merci e persone nel settore della navigazione interna, abrogata a far data dal 18 gennaio 2022, al fine del coordinamento e del raccordo con le disposizioni di cui al presente schema.

In definitiva, la nuova direttiva prevede che uno Stato membro del quale nessuna via navigabile interna è collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro - quale l'Italia - è esentato dall'obbligo di recepire e attuare le disposizioni relative alla certificazione delle qualifiche finché decide di non rilasciare certificati di qualifica dell'Unione: conseguentemente, detto Stato può recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali rilasciati a norma della direttiva medesima. Dette disposizioni sono espressamente indicate all'articolo 39 della direttiva.

Per le motivazioni sopra illustrate ed in considerazione, altresì, del limitato sviluppo della navigazione interna in Italia, soprattutto in relazione all'importanza che detta navigazione assume in alcuni Paesi del nord Europa, si è ritenuto opportuno recepire le sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva, ferma restando la vigenza delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545.

Si specifica, inoltre, che l'articolo 30 della direttiva, il cui recepimento risulta obbligatorio ai sensi del sopra richiamato articolo 39, dispone che gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate conformemente alla direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'esecuzione. La finalità perseguita da tale disposizione è chiarita nel dodicesimo "considerando" della direttiva, nel quale è previsto che gli Stati membri debbano adottare e applicare provvedimenti e sanzioni idonei per prevenire le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione e i libretti di navigazione sulle vie interne non collegate.

La suddetta esigenza appare adeguatamente tutelata dalle disposizioni del codice penale relative alla falsità in atti. In particolare, l'articolo 476 sanziona la condotta del "pubblico ufficiale che, nell'esercizio delle sue funzioni, forma, in tutto o in parte un atto falso o altera un atto vero"; l'articolo 477 punisce la condotta del pubblico ufficiale che, nell'esercizio delle sue funzioni, "contraffà o altera certificati o autorizzazioni amministrative, ovvero, mediante contraffazione o alterazione, fa apparire adempiute le condizioni richieste per la loro validità"; il successivo articolo 482 punisce le analoghe condotte poste in essere da un privato o da un pubblico ufficiale fuori dell'esercizio delle sue funzioni. L'articolo 489 punisce l'uso di atto falso.

Non sussistono dubbi in merito all'applicabilità di tali disposizioni anche alla falsificazione, contraffazione, alterazione e uso dei certificati di qualifica dell'Unione e dei libretti di navigazione. Risalente giurisprudenza di legittimità qualifica infatti come atto pubblico il libretto di navigazione, con conseguente applicazione delle disposizioni del codice penale in materia di falsità in atti pubblici. Anche recentemente, con riferimento alla diversa fattispecie di falsificazione di una patente di guida emessa da uno Stato estero, la Corte suprema di Cassazione ha qualificato come autorizzazione amministrativa la patente estera che abilita alla guida di autoveicoli in Italia, con conseguente applicazione degli articoli 477 e 482 c.p. in caso di sua falsificazione (Cass. sez. quinta penale, n. 24227/2021). Deve pertanto ritenersi che i certificati di qualifica dell'Unione, in quanto riconosciuti nell'ordinamento nazionale ai fini della navigazione sulle vie navigabili interne, costituiscano autorizzazioni amministrative, con conseguente applicabilità agli stessi delle pertinenti disposizioni del codice penale. Alla luce delle esposte argomentazioni, al fine del corretto recepimento della direttiva e, nello specifico, del suo articolo 30, non risulta necessario introdurre nuove disposizioni sanzionatorie, posto che le finalità perseguite dalla direttiva trovano già adeguata risposta nelle indicate disposizioni del codice penale.

Per completezza, si evidenzia che la Confederazione elvetica non ha l'obbligo giuridico di conformarsi all'*acquis* comunitario in materia di navigazione interna, restando pertanto esclusa dalla piattaforma comune di diritti ed obblighi che vincolano l'insieme dei Paesi dell'Unione.

Analisi dell'articolato



Lo schema di decreto si compone di 12 articoli.

L'articolo 1 attua l'articolo 1 della direttiva, individuando le finalità che intende perseguire il decreto, ossia l'attuazione delle disposizioni della direttiva.

L'articolo 2 definisce l'ambito di applicazione, in linea con le disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva.

L'articolo 3, recependo l'articolo 3 della direttiva, reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame.

L'articolo 4 individua, al **comma 1**, le autorità competenti, identificate negli uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI del decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114, 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, ossia gli Uffici della motorizzazione civile di Milano, di Brescia – sezione Mantova, di Venezia e di Roma, al fine di allineare, in tema di navigazione interna, le autorità competenti al rilascio dei titoli professionali con quelle competenti al rilascio dei certificati di sicurezza. Il **comma 2** elenca le funzioni che fanno capo alle autorità competenti, prevedendo, in particolare, che queste organizzano e controllano gli esami di cui all'articolo 4, comma 1, lettera e) del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, convalidano il tempo di navigazione nei libretti di navigazione e rilasciano i prescritti certificati. Il **comma 3** prevede, in attuazione della disposizione di cui all'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea le autorità competenti.

L'articolo 5 recepisce l'articolo 8 della direttiva, che prevede la possibilità di classificazione di alcune vie navigabili interne nazionali quali vie navigabili a carattere marittimo, ossia vie navigabili che presentano particolari pericoli per la sicurezza. Si prevede pertanto che con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero della transizione ecologica, alcuni tratti di via navigabile interna nazionale possono essere classificati come vie navigabili interne a carattere marittimo se è ivi applicabile la Convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, oppure le boe e i segnali sono conformi al sistema marittimo o se per la navigazione su tale via navigabile interna sono necessarie attrezzature marittime il cui utilizzo richiede conoscenze specifiche. Detta classificazione deve essere notificata alla Commissione europea.

L'articolo 6, attuando l'articolo 10 della direttiva, prevede il riconoscimento dei certificati e dei libretti di navigazione. La direttiva, infatti, mira ad assicurare che gli Stati membri riconoscano le qualifiche professionali certificate in conformità della direttiva medesima, affinché i titolari delle qualifiche siano in grado di esercitare la loro professione su tutte le vie navigabili interne dell'Unione. In particolare, il **comma 1** prevede che i certificati di qualifica dell'Unione di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva e i libretti di navigazione di cui all'articolo 22 della direttiva, rilasciati dalle autorità competenti di Stati membri, sono validi su tutte le vie navigabili interne nazionali. Analogamente, il **comma 2** dà attuazione alla disposizione della direttiva che prevede che devono essere validi i certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati in conformità del regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno, se rilasciati sulla scorta dei medesimi requisiti prescritti dalla direttiva. Il **comma 3** riguarda il riconoscimento di certificati di qualifica e libretti di navigazione rilasciati conformemente alle norme nazionali di un Paese terzo in base a disposizioni identiche a quelle stabilite dalla direttiva, che possono essere riconosciuti subordinatamente a una valutazione da parte della Commissione e al riconoscimento da parte del Paese terzo in questione dei documenti rilasciati in conformità della direttiva



medesima. Infine, il **comma 4** prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili informa immediatamente la Commissione europea se ritiene che un Paese terzo non adempie più alle disposizioni in base alle quali ha ottenuto il riconoscimento sopra richiamato.

L'**articolo 7** è attuativo dell'articolo 14 della direttiva e riguarda le sospensioni dei certificati di qualifica dell'Unione. Esso prevede al **comma 1** che l'autorità competente, su segnalazione dell'autorità di pubblica sicurezza, può sospendere temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. Al **comma 2** si prevede che le sospensioni sono registrate dall'autorità competente, senza ritardo, nella banca dati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva.

L'**articolo 8** è attuativo dell'articolo 22 della direttiva e riguarda il libretto di navigazione e il giornale di bordo. Il **comma 1** prevede che se il titolare di un libretto di navigazione attiva richiede la registrazione, il conduttore di nave registra il tempo di navigazione e la relativa qualifica in un libretto di navigazione o nel libretto di navigazione riconosciuto. Il **comma 2** prevede che su richiesta di un membro dell'equipaggio, l'autorità competente convalida nel libretto di navigazione, in seguito alla verifica dell'autenticità e della validità delle prove documentali necessarie, i dati riguardanti il tempo di navigazione e i viaggi effettuati fino a quindici mesi prima della richiesta. Inoltre, la direttiva mira ad incentivare la modernizzazione del settore delle vie navigabili interne: pertanto, nel caso di utilizzo di strumenti elettronici, quali le tessere professionali, i dati corrispondenti possono essere convalidati senza ulteriori procedure.

L'**articolo 9** è attuativo dell'articolo 26, paragrafo 1, lettera h) e dell'articolo 29 della direttiva e demanda ad un successivo provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione delle misure per contrastare le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo e lo scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni. Si prevede inoltre la competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad effettuare lo scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni, incluse le informazioni sulla sospensione dei certificati, nel rispetto dei principi di protezione dei dati personali.

L'**articolo 10** prevede, al **comma 1**, che le spese delle attività delle Commissioni di esame e le spese per il rilascio dei certificati sono a carico dei richiedenti. Il **comma 2** demanda al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la determinazione delle tariffe e le modalità di versamento delle stesse. Il **comma 3** prevede il riversamento delle suddette tariffe.

L'**articolo 11** attua l'articolo 38 della direttiva e prevede il regime transitorio. Nello specifico, oltre alle specifiche disposizioni transitorie di cui al richiamato articolo 38 della direttiva, si prevede che entro il 18 gennaio 2032 l'autorità competente che ha rilasciato i certificati di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545 rilascia ai conduttori di nave titolari di tali certificati, su loro richiesta, un certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva.

Inoltre, al fine del coordinamento e del raccordo con le disposizioni di cui al presente schema, si prevede, al **comma 9**, la modifica sia del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della



navigazione interna, sia del decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna, in considerazione, altresì, dell'abrogazione, a far data dal 18 gennaio 2022, delle direttive recepite. Infine ed in considerazione dell'abrogazione della direttiva 96/50/CE, al **comma 10** si prevede che i certificati rilasciati dalle autorità competenti a far data dal 18 gennaio 2022 ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, avranno validità esclusivamente per la navigazione nel territorio nazionale.

L'articolo 12 contiene la clausola di invarianza finanziaria e prevede che dall'attuazione del decreto 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.





SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2017/2397 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2017 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DELLE QUALIFICHE PROFESSIONALI NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA E CHE ABROGA LE DIRETTIVE 91/672/CEE E 96/50/CE DEL CONSIGLIO

ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 1	ART. 1 (Finalità) 1. Il presente decreto contiene disposizioni per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio, ai sensi dell'articolo 39, paragrafo 2, della direttiva medesima.	
Art. 2	ART. 2 (Ambito applicazione) 1. Il presente decreto si applica ai membri del personale di coperta, agli esperti di gas naturale liquefatto e agli esperti di navigazione passeggeri dei seguenti tipi di imbarcazioni sulle vie navigabili interne: a) navi di lunghezza pari o superiore a 20 metri;	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	b) navi per le quali il prodotto fra lunghezza, larghezza e immersione è pari o superiore in volume a 100 metri cubi; c) rimorchiatori e spintori destinati a: 1) rimorchiare o spingere navi di cui alle lettere a) e b); 2) rimorchiare o spingere galleggianti speciali; 3) spostare navi di cui alle lettere a) e b) o galleggianti speciali; d) navi passeggeri; e) navi per le quali è richiesto un certificato di approvazione ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio; f) galleggianti speciali. 2. Il presente decreto non si applica alle persone: a) che navigano per sport o svago; b) che partecipano alla conduzione di traghetti che non si muovono autonomamente; c) che partecipano alla conduzione di imbarcazioni utilizzate dalle forze armate, dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, dalla protezione civile, dalle amministrazioni delle vie navigabili, dai servizi antincendio e da altri servizi di emergenza; d) che effettuano esclusivamente percorsi entro una zona geografica limitata di interesse locale,	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	se la distanza dal punto di partenza non supera mai i dieci chilometri, o percorsi su base stagionale.	
Art. 3	ART. 3 (Definizioni) 1. Ai fini del presente decreto, si intende per: a) «certificato di qualifica dell'Unione»: certificato rilasciato da un'autorità competente di uno Stato membro attestante che l'interessato risponde alle prescrizioni di cui alla direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017; b) «conduttore di nave»: membro del personale di coperta qualificato per condurre imbarcazioni sulle vie navigabili interne degli Stati membri e per avere la responsabilità generale della navigazione a bordo, nonché per l'equipaggio, i passeggeri e il carico; c) «Convenzione STCW»: la convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva con la legge 21 novembre 1985, n. 739; d) «esperto di gas naturale liquefatto»: persona qualificata per partecipare alle operazioni di rifornimento di imbarcazioni che utilizzano gas	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	naturale liquefatto come combustibile o per essere conduttori di tali imbarcazioni; e) «esperto di navigazione passeggeri»: persona che presta servizio a bordo della nave ed è qualificata per adottare misure in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri; f) «giornale di bordo»: registro ufficiale dei viaggi effettuati da un'imbarcazione e dal suo equipaggio di cui all'articolo 3, numero 20), della direttiva (UE) 2017/2397; g) «imbarcazione»: qualsiasi nave o galleggiante speciale; h) «immersione»: la distanza verticale in metri fra il punto più basso dello scafo, esclusa la chiglia o altri attacchi fissi, e la linea di massima immersione; i) «larghezza»: la larghezza massima dello scafo in metri, misurata esternamente al fasciame (esclusi ruote a pale, parabordi fissi e simili); l) «libretto di navigazione»: registro personale contenente i dati relativi alla carriera lavorativa di un membro di equipaggio, in particolare il tempo di navigazione e i viaggi effettuati, di cui all'articolo 3, numero 19), della direttiva (UE) 2017/2397; m) «libretto di navigazione attivo» o «giornale di bordo attivo»: libretto di navigazione o	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	giornale di bordo in cui si possono registrare dati; n) «lunghezza»: la lunghezza massima dello scafo in metri, esclusi il timone e il bompresso; o) «membri del personale di coperta»: persone che partecipano alla conduzione generale di imbarcazioni che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione e svolgono vari compiti, quali i compiti relativi alla navigazione, al controllo della conduzione dell'imbarcazione, alla movimentazione del carico, allo stivaggio, al trasporto passeggeri, alla meccanica navale, alla manutenzione e alla riparazione, alla comunicazione, alla salute e alla sicurezza e alla protezione dell'ambiente, che non sono addette esclusivamente alla conduzione dei motori, delle gru o delle apparecchiature elettriche ed elettroniche; p) «nave»: qualsiasi nave destinata alla navigazione interna o alla navigazione marittima; q) «nave passeggeri»: una nave costruita e attrezzata per trasportare più di dodici passeggeri; r) «rimorchiatore»: qualsiasi nave appositamente costruita per le operazioni di rimorchio;	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	s) «spintore»: qualsiasi nave appositamente costruita per provvedere alla propulsione a spinta di un convoglio; t) «tempo di navigazione»: periodo temporale, misurato in giorni, che i membri del personale di coperta hanno trascorso a bordo durante un viaggio su un'imbarcazione su vie navigabili interne nazionali, comprese le attività di carico e scarico che richiedono operazioni di navigazione attiva, e che è stato convalidato dall'autorità competente; u) «vie navigabili interne nazionali»: le vie navigabili interne di cui, all'Allegato I del decreto legislativo n. 114 del 2018.	
Art. 4		Recepimento non obbligatorio
Art. 5		Recepimento non obbligatorio
Art. 6		Recepimento non obbligatorio
Art. 7	ART. 4 (Funzioni delle autorità competenti) ... OMISSIS ... 2. Le autorità competenti svolgono le seguenti funzioni: ... OMISSIS ... c) ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397, rilasciano i certificati di qualifica alle persone che navigano	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	esclusivamente nelle acque interne nazionali, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2397; 3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea le autorità competenti di cui al comma 1.	
Art. 8	ART. 5 <i>(Classificazione delle vie navigabili interne nazionali a carattere marittimo)</i> 1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero della transizione ecologica, i tratti di via navigabile interna nazionale possono essere classificati come vie navigabili interne nazionali a carattere marittimo se è soddisfatto uno dei seguenti criteri: a) è applicabile la Convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare; b) le boe e i segnali sono conformi al sistema marittimo; c) su tale via navigabile interna nazionale è necessaria la navigazione terrestre; d) per la navigazione su tale via navigabile interna nazionale sono necessarie attrezzature	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	marittime il cui utilizzo richiede conoscenze specifiche. 2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea la classificazione di ogni determinato tratto delle vie navigabili interne nazionali come via navigabile interna nazionale a carattere marittimo. La notifica alla Commissione è corredata di una giustificazione basata sui criteri di cui al comma 1.	
Art. 9		Recepimento non obbligatorio
Art. 10	ART. 6 (Riconoscimento) 1. I certificati di qualifica dell'Unione di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2017/2397 e i libretti di navigazione di cui all'articolo 22 della medesima direttiva, rilasciati dalle autorità competenti di Stati membri, sono validi su tutte le vie navigabili interne nazionali. 2. I certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati conformemente al regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno, sono validi, se rilasciati sulla scorta dei medesimi requisiti prescritti della direttiva (UE) 2017/2397, su tutte le vie navigabili interne nazionali.	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	3. I certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati conformemente alle norme nazionali di un Paese terzo sono validi su tutte le vie navigabili interne nazionali, se la Commissione europea ha adottato atti di esecuzione che concedono il loro riconoscimento nell'Unione. Fino all'adozione di tali atti, i certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati conformemente alle norme nazionali di un Paese terzo che prevedono obblighi identici a quelli della direttiva (UE) 2017/2397, compresi quelli stabiliti dall'articolo 38, paragrafi 1 e 3, della stessa direttiva, sono validi su tutte le vie navigabili interne, fatte salve la procedura e le condizioni di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 5, della direttiva (UE) 2017/2397. 4. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, quando ritiene che un Paese terzo non adempia più alle disposizioni dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2397, ne informa immediatamente la Commissione europea, precisando i motivi.	
Art. 11		Recepimento non obbligatorio
Art. 12		Recepimento non obbligatorio
Art. 13		Recepimento non obbligatorio



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 14, paragrafo 1		Recepimento non obbligatorio
Art. 14, paragrafi 2 e 3	ART. 7 <i>(Sospensione dei certificati di qualifica dell'Unione)</i> 1. Su segnalazione della Autorità di pubblica sicurezza, l'autorità competente può sospendere temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione, per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. 2. L'autorità competente registra senza ritardo le sospensioni nella banca dati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397.	
Art. 15		Recepimento non obbligatorio
Art. 16		Recepimento non obbligatorio
Art. 17		Recepimento non obbligatorio
Art. 18		Recepimento non obbligatorio
Art. 19		Recepimento non obbligatorio
Art. 20		Recepimento non obbligatorio
Art. 21		Recepimento non obbligatorio



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 22, paragrafo 1, comma 1		Recepimento non obbligatorio
Art. 22, paragrafo 1, comma 2 e paragrafo 2, comma 1	ART. 8 (Libretto di navigazione e giornale di bordo) 1. Il conduttore di nave registra il tempo di navigazione e la relativa qualifica, su richiesta del titolare, nel libretto di navigazione nonché nel libretto di navigazione riconosciuto ai sensi dell'articolo 6. 2. Su richiesta di un membro dell'equipaggio, l'autorità competente convalida nel libretto di navigazione, in seguito a verifica dell'autenticità e della validità delle prove documentali necessarie, i dati riguardanti il tempo di navigazione e i viaggi effettuati fino a quindici mesi prima della richiesta. Se sono utilizzati strumenti elettronici, compresi libretti di navigazione elettronici e giornali di bordo elettronici associati a procedure per assicurare l'autenticità dei documenti, i dati corrispondenti possono essere convalidati senza ulteriori procedure, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397.	
Art. 22, paragrafo 2, comma 2 e paragrafi 3, 4, 5 e 6		Recepimento non obbligatorio
Art. 23		Recepimento non obbligatorio
Art. 24		Recepimento non obbligatorio



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 25		Recepimento non obbligatorio
Art. 26, paragrafo 1, lettere a), b), c), d) ed f)		Recepimento non obbligatorio
Art. 26, paragrafo 1, lettera e) e paragrafo 2	ART. 4 (Funzioni delle autorità competenti) 1. Ai fini del presente decreto, le autorità competenti sono gli uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI del decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114. 2. Le autorità competenti svolgono le seguenti funzioni: a) organizzano e controllano gli esami di cui all'articolo 4, comma 1, lettera e) del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, effettuati tramite le commissioni d'esame istituite presso le medesime autorità e composte anche da esperti esterni all'amministrazione; b) convalidano i libretti di navigazione e il tempo di navigazione di cui all'articolo 8; c) ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397, rilasciano i certificati di qualifica alle persone che navigano esclusivamente nelle acque interne nazionali, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2397;	

ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	d) sospendono temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione; e) rilasciano ai conduttori di nave titolari, su loro richiesta, un certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2017/2397; f) rilasciano i certificati di qualifica di cui all'articolo 11, comma 3; g) riconoscono i diplomi di cui all'articolo 11, comma 5. 3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea le autorità competenti di cui al comma 1.	
Art. 27		Recepimento non obbligatorio
Art. 28		Recepimento non obbligatorio
Art. 26, paragrafo 1, lettera h) e art. 29	ART. 9 <i>(Prevenzione delle frodi e di altre pratiche illecite)</i> 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: a) individua, con provvedimento da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le misure per contrastare le frodi e altre pratiche illecite	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo; b) effettua lo scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni, comprese informazioni sulla sospensione dei certificati, nel rispetto dei principi di protezione dei dati personali stabiliti dal regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.	
Art. 30		La disposizione non necessita di recepimento in quanto già prevista dalla normativa nazionale, in particolare dagli articoli 476, 477, 482 e 489 del codice penale
Art. 31		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 32		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 33		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
Art. 34		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 35		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 36		La disposizione concerne oneri a carico della Commissione europea
Art. 37		La disposizione abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE
Art. 38	ART. 11 (Disposizioni transitorie) 1. I certificati di conduttori di navi rilasciati in conformità della direttiva 96/50/CE e i certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 6, della medesima direttiva, rilasciati prima del 18 gennaio 2022, rimangono validi sulle vie navigabili dell'Unione per le quali erano validi prima di tale data, per un massimo di dieci anni dopo tale data. Decorso detto termine, i suddetti certificati rilasciati in ambito nazionale rimangono validi esclusivamente per la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali. 2. Entro il 18 gennaio 2032 l'autorità competente che ha rilasciato i certificati di cui	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545 rilascia ai conduttori di nave titolari di tali certificati, su loro richiesta, un certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2017/2397, a condizione che forniscano le prove documentali di cui all'articolo 11, paragrafo 1, lettere a) e c) della direttiva (UE) 2017/2397. 3. I membri d'equipaggio diversi dai conduttori di nave titolari di un certificato di qualifica rilasciato da uno Stato membro prima del 18 gennaio 2022 o titolari di una qualifica riconosciuta in uno o più Stati membri possono comunque fare affidamento su tale certificato o qualifica per un massimo di dieci anni dopo tale data. Durante detto periodo tali membri d'equipaggio possono continuare a invocare la direttiva 2005/36/CE per il riconoscimento della loro qualifica. Prima della scadenza di tale periodo essi possono richiedere un certificato di qualifica dell'Unione a un'autorità competente che rilascia tali certificati, a condizione che i membri d'equipaggio abbiano fornito le prove soddisfacenti di cui all'articolo 11, paragrafo 1, lettere a) e c) della stessa direttiva. 4. Qualora i membri d'equipaggio di cui al comma 3 richiedono un certificato di qualifica	



ARTICOLO ED EVENTUALE
PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N.
2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12
DICEMBRE 2017

ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA
DELLO SCHEMA DI DECRETO
LEGISLATIVO

dell'Unione, le autorità competenti rilasciano un certificato di qualifica i cui requisiti di competenza sono analoghi o inferiori a quelli del certificato da sostituire. Un certificato i cui requisiti sono superiori a quelli del certificato da sostituire è rilasciato unicamente se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) per il certificato di qualifica dell'Unione per conduttore di nave: 540 giorni di tempo di navigazione, di cui almeno 180 in navigazione interna;
- b) per il certificato di qualifica dell'Unione per barcaiolo abilitato: 900 giorni di tempo di navigazione, di cui almeno 540 in navigazione interna;
- c) per il certificato di qualifica dell'Unione per timoniere: 1080 giorni di tempo di navigazione, di cui almeno 720 in navigazione interna.

5. L'esperienza di navigazione di cui al comma 4 è dimostrata mediante un libretto di navigazione, un giornale di bordo o altre prove. La durata minima del tempo di navigazione di cui comma 4, lettere a), b) e c), può essere ridotta al massimo di 360 giorni di tempo di navigazione se il richiedente possiede un diploma, riconosciuto dall'autorità competente, che confermi la formazione specifica del richiedente nel settore della navigazione interna comprendente attività pratiche di navigazione.



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	La riduzione della durata minima non può essere superiore alla durata della formazione specifica. 6. I libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati prima del 18 gennaio 2022 secondo norme diverse da quelle stabilite dalla direttiva (UE) 2017/2397 rimangono validi per un massimo di dieci anni dopo il 18 gennaio 2022. Decorso detto termine, i suddetti documenti rilasciati in ambito nazionale rimangono validi esclusivamente per la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali. 7. In deroga al comma 3, per i membri d'equipaggio su traghetti titolari di certificati nazionali che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 96/50/CE e rilasciati prima del 18 gennaio 2022, tali certificati rimangono validi sulle vie navigabili interne dell'Unione per le quali erano validi prima di tale data per un massimo di venti anni dopo tale data. Prima della scadenza di tale periodo, tali membri di equipaggio possono richiedere un certificato di qualifica dell'Unione o un certificato di cui all'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397 all'autorità competente che rilascia tali certificati, a condizione di fornire le prove soddisfacenti di cui all'articolo 11, paragrafo 1,	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	lettere a) e c) della direttiva (UE) 2017/2397. I commi 4 e 5 del presente articolo si applicano di conseguenza. 8. In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2397, fino al 17 gennaio 2038, le autorità competenti possono consentire ai conduttori di nave in servizio sulle navi marittime che operano su specifiche vie navigabili interne di avere con sé un certificato per comandanti rilasciato in base alle disposizioni della convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia adottata a Londra il 7 luglio 1978 e resa esecutiva con la legge 21 novembre 1985, n. 739, a condizione che tale attività di navigazione interna sia svolta all'inizio o alla fine di un viaggio marittimo e lo Stato membro abbia riconosciuto i certificati di cui al presente comma per almeno cinque anni al 16 gennaio 2018 sulle vie navigabili interne in questione. 9. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: a) con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono apportate modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 12	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	gennaio 1998, n. 24 al fine del coordinamento con le disposizioni di cui al presente decreto; b) con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono apportate modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545 al fine del coordinamento con le disposizioni di cui al presente decreto. 10. I certificati rilasciati dalle autorità competenti a far data dal 18 gennaio 2022 ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, hanno validità esclusivamente nel territorio nazionale.	
Art. 39		La disposizione concerne il recepimento della direttiva da parte degli Stati membri
Art. 40		La disposizione concerne l'entrata in vigore della direttiva
Art. 41		La disposizione individua i destinatari della direttiva
Allegato I		Recepimento non obbligatorio
Allegato II		Recepimento non obbligatorio
Allegato III		Recepimento non obbligatorio
Allegato IV		Recepimento non obbligatorio



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	ART. 10 (Disposizioni tariffarie) 1. Le spese relative alle attività delle commissioni di esame istituite dalle autorità competenti per l'accertamento delle competenze professionali, in particolare in relazione alla previsione di cui all'articolo 4, comma 2, lettera a) nonché gli oneri connessi al rilascio dei certificati di cui all'articolo 11, sono a carico dei richiedenti. 2. Con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, si provvede a determinare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe a carico dei richiedenti i servizi di cui al comma 1, sulla base del costo effettivo del servizio reso, nonché le modalità di versamento e di adeguamento delle medesime tariffe, da prevedersi con cadenza almeno biennale. 3. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 2 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 della mobilità sostenibile,	La disposizione dispone in merito alle spese relative alle commissioni di esame



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2017/2397/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 12 DICEMBRE 2017	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO	
	ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.	
	ART. 12 (Clausola di invarianza finanziaria) 1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. 2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	La disposizione reca la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento

RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
SEZIONE I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Concertanti: Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno, della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze e della transizione ecologica.

C) Tipologia dell'atto:

Le ragioni del presente schema di provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna. La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

Le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio hanno rappresentato i primi passi compiuti in direzione dell'armonizzazione, a livello unionale, del riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Dette direttive sono state recepite nell'ordinamento nazionale, rispettivamente, con il decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna, e con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna. Tuttavia, uno studio di valutazione realizzato dalla Commissione europea nel 2014 ha evidenziato che la limitazione dell'ambito di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE ai conduttori di nave ostacola la mobilità dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Inoltre, la Commissione ha evidenziato l'esigenza che gli Stati membri individuino le vie navigabili interne a carattere marittimo conformemente a criteri armonizzati. Da ciò l'emanazione della nuova direttiva, che tiene tuttavia in considerazione la circostanza che la mancanza di attività transfrontaliere su talune vie navigabili interne nazionali rende necessario, anche al fine di ridurre i costi, concedere la possibilità agli Stati membri di non rendere obbligatori i certificati di qualifica dell'Unione sulle vie navigabili interne nazionali che non siano collegate a una via navigabile interna di un altro Stato membro, fermo restando che i certificati dell'Unione devono consentire l'accesso alle attività di navigazione su tali vie navigabili non collegate. Pertanto, le disposizioni di cui alla direttiva 2005/36/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, restano applicabili per le qualifiche relative alle vie navigabili interne, che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

In definitiva, la nuova direttiva prevede che uno Stato membro del quale nessuna via navigabile interna è collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro - quale l'Italia - è esentato dall'obbligo di recepire e attuare le disposizioni relative alla certificazione delle qualifiche finché decide di non rilasciare certificati di qualifica dell'Unione: conseguentemente, detto Stato può recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali rilasciati a norma della direttiva medesima. Dette disposizioni sono espressamente indicate all'articolo 39 della direttiva.



Per le motivazioni sopra illustrate ed in considerazione, altresì, del limitato sviluppo della navigazione interna in Italia, soprattutto in relazione all'importanza che detta navigazione assume in alcuni Paesi del nord Europa, si è ritenuto opportuno recepire le sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva, ferma restando la vigenza delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545.

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. 12).

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, rileva il contenuto dell'articolo 12 dello schema che, oltre a recare la rituale norma 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 (UE) 2017/2397 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 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 dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

Attua l'articolo 1 della direttiva, individuando le finalità che intende perseguire il decreto, ossia l'attuazione delle disposizioni della direttiva. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

Definisce l'ambito di applicazione, in linea con le disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

Recepisce l'articolo 3 della direttiva e reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 4

Individua, al **comma 1**, le autorità competenti, identificate negli uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI del decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114, ossia gli Uffici della motorizzazione civile di Milano, di Brescia – sezione Mantova, di Venezia e di Roma, al fine di allineare, in tema di navigazione interna, le autorità competenti al rilascio dei titoli professionali con quelle competenti al rilascio dei certificati di sicurezza.

Il **comma 2** elenca le funzioni che fanno capo alle autorità competenti, prevedendo, in particolare, che queste organizzano e controllano gli esami di cui all'articolo 4, comma 1, lettera e) del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, convalidano il tempo di navigazione nei libretti di navigazione e rilasciano i prescritti certificati. Il **comma 3** prevede, in attuazione della disposizione



di cui all'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea le autorità competenti. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che le attività di cui al comma 2 sono già esercitate dalle autorità competenti in attuazione delle previsioni di cui al richiamato decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, in attuazione delle cui disposizioni continueranno ad essere rilasciati i certificati per la navigazione nelle acque interne.

ARTICOLO 5

Recepisce l'articolo 8 della direttiva, che prevede la possibilità di classificazione di alcune vie navigabili interne nazionali quali vie navigabili a carattere marittimo, ossia vie navigabili che presentano particolari pericoli per la sicurezza. Si prevede pertanto che con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero della transizione ecologica, alcuni tratti di via navigabile interna nazionale possono essere classificati come vie navigabili interne a carattere marittimo se è ivi applicabile la Convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, oppure le boe e i segnali sono conformi al sistema marittimo o se per la navigazione su tale via navigabile interna sono necessarie attrezzature marittime il cui utilizzo richiede conoscenze specifiche. Detta classificazione deve essere notificata alla Commissione europea. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

Attua l'articolo 10 della direttiva e prevede il riconoscimento dei certificati e dei libretti di navigazione. La direttiva, infatti, mira ad assicurare che gli Stati membri riconoscano le qualifiche professionali certificate in conformità della direttiva medesima, affinché i titolari delle qualifiche siano in grado di esercitare la loro professione su tutte le vie navigabili interne dell'Unione. Si prevede, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili informa immediatamente la Commissione europea se ritiene che un Paese terzo non adempie più alle disposizioni in base alle quali ha ottenuto il riconoscimento sopra richiamato. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 7

Attua l'articolo 14 della direttiva e riguarda le sospensioni dei certificati di qualifica dell'Unione. Esso prevede che l'autorità competente può sospendere temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione se ritiene la sospensione necessaria per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. Inoltre, si prevede che le sospensioni sono registrate dall'autorità competente senza ritardo nella banca dati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva. Il collegamento alla Banca dati gestita dalla Commissione europea potrà operare attraverso gli attuali sistemi tematici e non richiede adeguamenti ovvero implementazioni dei sistemi già esistenti. Detta banca dati, istituita presso la Commissione europea, viene quindi semplicemente aggiornata per la parte di propria competenza dalle autorità competenti mediante l'inserimento dei dati sulle richiamate sospensioni. Per detta attività, verrà utilizzata una ordinaria connessione internet, con accesso al sistema da remoto, utilizzando le specifiche credenziali. L'accesso è consentito alle autorità competenti senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, giacché non sono previste necessità tecniche e interventi che riguardano la connessione internet o la strumentazione informatica, 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 inserimento dei dati. Ne discende che dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che l'Amministrazione provvede ai compiti suddetti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 8



Attua l'articolo 22 della direttiva e riguarda il libretto di navigazione e il giornale di bordo. Si prevede che se il titolare di un libretto di navigazione richiede la registrazione, il conduttore di nave registra il tempo di navigazione e la relativa qualifica in un libretto di navigazione o nel libretto di navigazione riconosciuto. Su richiesta di un membro dell'equipaggio, l'autorità competente convalida nel libretto di navigazione, in seguito alla verifica dell'autenticità e della validità delle prove documentali necessarie, i dati riguardanti il tempo di navigazione e i viaggi effettuati fino a quindici mesi prima della richiesta. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 9

È attuativo dell'articolo 26, paragrafo 1, lettera h) e dell'articolo 29 della direttiva e demanda ad un successivo provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione delle misure per contrastare le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo e lo scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni, comprese informazioni sulla sospensione dei certificati, nel rispetto dei principi di protezione dei dati personali stabiliti dal regolamento (UE) 2016/679. Le verifiche antifrode saranno mirate all'individuazione di documentazione falsa o contraffatta e quindi includeranno controlli di congruenza, di formato e di correttezza formale della documentazione.

Come specificato in premessa, il recepimento parziale della direttiva ai sensi dell'articolo 39 della stessa comporta, quale conseguenza, il mancato rilascio da parte dell'Amministrazione italiana dei certificati di qualifica dell'Unione, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo. Ne discende che non saranno necessarie procedure per evitare la falsificazione di documenti che possono essere rilasciati dall'Amministrazione italiana (come avviene invece nel settore marittimo ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71), ma sarà semplicemente sufficiente, nell'ambito delle ordinarie attività di controllo della documentazione presentata all'Amministrazione, accertare la mancata produzione di documenti falsi. La disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 10

In considerazione della necessità di coprire le spese connesse alle attività delle vigenti commissioni di esami, a legislazione vigente a carico delle amministrazioni coinvolte, anche con riferimento alla partecipazione di personale esterno all'Amministrazione, al comma 1 si prevede, ex articolo 30, commi 4 e 5 della legge 234/2012, che gli oneri per le predette attività delle commissioni di esame e le spese per il rilascio dei certificati sono a carico dei richiedenti. Il comma 2 demanda ad un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base del costo effettivo del servizio reso e per la determinazione delle modalità di versamento e di adeguamento biennale delle tariffe. Il comma 3 dispone che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 2 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 della mobilità sostenibile, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.

ARTICOLO 11

Attua l'articolo 38 della direttiva e prevede il regime transitorio. Nello specifico, si prevede che entro il 18 gennaio 2032 l'autorità competente che ha rilasciato i certificati di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545 rilascia ai conduttori di nave titolari di tali certificati, su loro richiesta, un certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 12



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 autorità competenti provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

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. 12).

Nuove o maggiori entrate

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per la finanza pubblica.

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. 12).

Nuove o maggiori entrate

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

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. 196 ha avuto esito

 **POSITIVO**

NEGATIVO
Il Ragioniere Generale dello Stato

17 SET. 2021





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: Presidente del consiglio dei ministri e Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

Referente: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna. La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

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, lettera ll), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, inoltre, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative al rilascio di patenti e di certificati di abilitazione professionale. Ciò per l'esigenza connessa alla strutturale pericolosità della navigazione ed alla necessità di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti (equipaggio e passeggeri) attraverso la preparazione degli equipaggi.

Le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio hanno rappresentato i primi passi compiuti in direzione dell'armonizzazione, a livello unionale, del riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Dette direttive sono state recepite nell'ordinamento nazionale, rispettivamente, con il decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna, e con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna. Tuttavia, uno studio di valutazione realizzato dalla Commissione europea nel 2014 ha evidenziato che la limitazione dell'ambito di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE ai conduttori di nave ostacola la mobilità dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Inoltre, la Commissione ha evidenziato l'esigenza che gli Stati membri individuino le vie navigabili interne a carattere marittimo conformemente a criteri armonizzati. Da

ciò l'emanazione della nuova direttiva, che tiene tuttavia in considerazione la circostanza che la mancanza di attività transfrontaliere su talune vie navigabili interne nazionali rende necessario, anche al fine di ridurre i costi, concedere la possibilità agli Stati membri di non rendere obbligatori i certificati di qualifica dell'Unione sulle vie navigabili interne nazionali che non siano collegate a una via navigabile interna di un altro Stato membro, fermo restando che i certificati dell'Unione devono consentire l'accesso alle attività di navigazione su tali vie navigabili non collegate. Pertanto, le disposizioni di cui alla direttiva 2005/36/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, restano applicabili per le qualifiche relative alle vie navigabili interne che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

In definitiva, la nuova direttiva prevede che uno Stato membro del quale nessuna via navigabile interna è collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro - quale l'Italia - è esentato dall'obbligo di recepire e attuare le disposizioni relative alla certificazione delle qualifiche finché decide di non rilasciare certificati di qualifica dell'Unione: conseguentemente, detto Stato può recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali rilasciati a norma della direttiva medesima. Dette disposizioni sono espressamente indicate all'articolo 39 della direttiva.

Per le motivazioni sopra illustrate ed in considerazione, altresì, del limitato sviluppo della navigazione interna in Italia, soprattutto in relazione all'importanza che detta navigazione assume in alcuni Paesi del nord Europa, si è ritenuto opportuno recepire le sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva, ferma restando la vigenza delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;
- la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 e, in particolare, l'allegato A, n. 10;
- 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;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- la legge 29 novembre 1990, n. 380, recante interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto;
- il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, 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;
- la legge 27 gennaio 2000, n. 16, recante ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale;
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- il decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114, 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;

- il decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631, recante approvazione del regolamento per la navigazione interna;
- il decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna;
- il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, recante regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, recante individuazione del numero e dei compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione dell'articolo 16, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 2014.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

Il provvedimento proposto non modifica leggi e i regolamenti vigenti.

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

Il provvedimento, in virtù della sua natura e dei contenuti in esso richiamati, non presenta alcun profilo di incompatibilità con i principi costituzionali. Il testo risponde infatti agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in osservanza alla sua partecipazione all'Unione europea anche con riferimento all'articolo 10 della Costituzione. Inoltre, 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. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera ll), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, inoltre, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative al rilascio di patenti e di certificati di abilitazione professionale. Ciò per l'esigenza connessa alla strutturale pericolosità della navigazione ed alla necessità di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti (equipaggio e passeggeri) attraverso la preparazione degli equipaggi.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed 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, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. 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 di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni inerenti le ispezioni che mirino ad accertare la sussistenza ed il permanere del grado di sicurezza richiesto, 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.

Infine, si rappresenta che lo schema in oggetto, avendo ad oggetto il riconoscimento dei certificati dei lavoratori marittimi, rientra nella previsione di cui all'articolo 104, comma 1, lettera ll), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, che prevede il mantenimento all'amministrazione statale delle funzioni relative al rilascio di patenti, di certificati di abilitazione professionale, di patenti nautiche e di loro duplicati e aggiornamenti.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, sanciti dall'art. 118, comma 1, della Costituzione

Il provvedimento proposto 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 materie analoghe all'esame del Parlamento e relativo status

Non risultano progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

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 2017/2397 del Parlamento

europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna.

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

Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

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

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali già assunti ed efficacemente perseguiti dall'Italia nelle materie oggetto del provvedimento.

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

Non risultano indicazioni giurisprudenziali della Corte di Giustizia, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni sulle 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 Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

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

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, atteso peraltro che molti Stati membri, ed in particolare quelli in cui la navigazione interna è maggiormente sviluppata, hanno, a differenza dell'Italia, vie navigabili interne collegate alla rete navigabile di altri Stati membri e devono, pertanto, procedere al recepimento integrale della direttiva.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ 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.

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 ed integrazioni a disposizioni vigenti

Lo schema di decreto legislativo non fa ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

Non si riscontrano effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di 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 sulle materie oggetto del provvedimento.

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

È prevista l'emanazione dei seguenti provvedimenti attuativi:

- provvedimento il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per individuare le procedure per contrastare le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo nonché allo scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni (art. 9);
- decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, per la determinazione delle tariffe necessarie alla copertura degli oneri delle commissioni di esame (art. 10)
- regolamenti per apportare modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545 (art. 11).

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.)

Provvedimento: Schema di decreto legislativo attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Lo schema di decreto reca attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio (per il seguito, "direttiva"). La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

Le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio hanno rappresentato i primi passi compiuti in direzione dell'armonizzazione, a livello unionale, del riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Dette direttive sono state recepite nell'ordinamento nazionale, rispettivamente, con il decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/672/CEE relativa al riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzioni di navi per il trasporto di merci e persone nel settore della navigazione interna, e con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, concernente il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna. Tuttavia, uno studio di valutazione realizzato dalla Commissione europea nel 2014 ha evidenziato che la limitazione dell'ambito di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE ai conduttori di nave ostacola la mobilità dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna. Inoltre, la Commissione ha evidenziato l'esigenza che gli Stati membri individuino le vie navigabili interne a carattere marittimo conformemente a criteri armonizzati. Da ciò l'emanazione della nuova direttiva, che tiene tuttavia in considerazione la circostanza che la mancanza di attività transfrontaliere su talune vie navigabili interne nazionali rende necessario, anche al fine di ridurre i costi, concedere la possibilità agli Stati membri di non rendere obbligatori i certificati di qualifica dell'Unione sulle vie navigabili interne nazionali che non siano collegate a una via navigabile interna di un altro Stato membro, fermo restando che i certificati dell'Unione devono consentire l'accesso alle attività di navigazione su tali vie navigabili non collegate. Pertanto, le disposizioni di cui alla direttiva 2005/36/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, restano applicabili per le qualifiche relative alle vie navigabili interne che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

In definitiva, la nuova direttiva prevede che uno Stato membro del quale nessuna via navigabile interna è collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro - quale l'Italia - è esentato dall'obbligo di recepire e attuare le disposizioni relative alla certificazione delle qualifiche finché decide di non rilasciare certificati di qualifica dell'Unione: conseguentemente, detto Stato può recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali rilasciati a norma della direttiva medesima. Dette disposizioni sono espressamente indicate all'articolo 39 della direttiva.

Per le motivazioni sopra illustrate ed in considerazione, altresì, del limitato sviluppo della navigazione interna in Italia, soprattutto in relazione all'importanza che detta navigazione assume in alcuni Paesi del nord Europa, si è optato per il recepimento delle sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva, ferma restando la vigenza delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Lo schema di decreto recepisce la richiamata direttiva (UE) 2017/2397 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna. La direttiva prevede, all'articolo 39, che uno Stato membro del quale nessuna via navigabile interna è collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro - quale l'Italia - è esentato dall'obbligo di recepire e attuare le disposizioni relative alla certificazione delle qualifiche finché decide di non rilasciare certificati di qualifica dell'Unione: conseguentemente, detto Stato può recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali rilasciati a norma della direttiva medesima.

Ciò premesso, in considerazione della mancanza di attività transfrontaliere sulle vie navigabili interne nazionali si rende opportuno, anche al fine di evitare costi eccessivi, non rendere obbligatori i certificati di qualifica dell'Unione sulle vie navigabili interne nazionali, fermo restando che i certificati dell'Unione devono consentire l'accesso alle attività di navigazione su tali vie navigabili non collegate. Pertanto, le disposizioni di cui alla direttiva 2005/36/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, restano applicabili per le qualifiche relative alle vie navigabili interne che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Pertanto, si è optato per il recepimento delle sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva, prevedendo, in particolare, il riconoscimento dei certificati di qualifica dell'Unione rilasciati da altri Stati membri, ferma restando la vigenza delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545.

Ciò premesso, si specifica che risulta difficilmente quantificabile la consistenza numerica dei soggetti potenzialmente interessati dal provvedimento, atteso, come specificato, che esso prevede il riconoscimento in Italia dei certificati rilasciati da altri stati dell'Unione che, proprio in virtù di un certificato di qualifica dell'Unione rilasciato in conformità alle previsioni della recepita direttiva, potrebbero essere interessati allo svolgimento della propria attività lavorativa in Italia. Si reputa comunque opportuno riportare, di seguito, anche al fine della quantificazione delle vie navigabili interne sulle quali potrebbero essere svolte le suddette attività lavorative, le principali infrastrutture idroviarie italiane - linee in esercizio dell'anno 2020 (fonte: *Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Anni 2019-2020* del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili)

Infrastrutture idroviarie - Linee in esercizio - Anno 2020

Denominazione, classe e lunghezza

Asta	Classe ^(a)	Lunghezza(chilometri)
Idrovie		
1) Fiume Po (da Pavia a Polesine Camerini compresi 7 Km di Ticino) ^(b)	IV e V	406
2) Idrovia Milano-Cremona (da Pizzighettone a Cremona) ^(c)	V	14
3) Fiume Mincio (da Mantova al Fiume Po)	III	21
4) Idrovia Ferrarese (dal Fiume Po a Porto Garibaldi)	IV	70
5) Idrovia Po-Fissero-Porto di Mantova (attraverso la Conca di S.Leone)	V	14
6) Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-	IV e V	135

Po di Levante (porto di Mantova-mare)		
7) Idrovia Po-Brondolo (da Volta Grimana a Laguna Ven.-Conca di Brondolo)	IV	18
8) Canali interni alla Laguna Veneta (Brondolo-Chioggia-Malamocco-Marghera-Venezia-Lido) ^(a)	V	73
9) Canale dei Navicelli (dal porto di Livorno alla darsena del porto di Pisa)	IV	16
Totale 1-9		767
10) Idrovia Litoranea Veneta (da Cavallino a Foce Isonzo) ^(e)	III-II	104
11) Fiume Piave (da conca Revedoli a S. Donà di Piave)	II	18
12) Idrovia del Sile (da Venezia a Fiera di Treviso)	II	31
13) Canali interni della laguna di Venezia (Lido-Portograndi-Cavallino) ^(f)	III-IV	30
Totale 10-13		183
Totali idrovie		950
Altre idrovie di I e II classe		n.d.
Totale linee dei laghi e Venezia (A.C.T.V.)	IV-V	612
Totale		1.562

(a) Classificazione CEMT (Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti).

(b) Sul tratto Pavia-Piacenza-Cremona vengono annualmente svolti traffici di materiali inerti a raggio locale e traffici episodici di natanti o parti di natanti prodotti da cantieri siti in Pavia. Il tratto Piacenza-Polesine-Camerini è navigato da natanti di V classe.

(c) L'Idrovia Milano-Cremona è in progetto da Milano a Pizzighettone.

(d) Uniscono il Po e le idrovie ad esso direttamente collegate con i porti di Chioggia e di Venezia; comprendono anche i canali marittimi di grande navigazione che collegano il porto; ad essi è collegata l'Idrovia Padova-Venezia (Km 28), costruita in parte.

(e) La lunghezza della Litoranea Veneta è stata considerata al netto della sua parte lagunare.

(f) Uniscono la Litoranea Veneta e il fiume Sile agli altri canali della Laguna.n.d: dato non disponibile.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati dell'Unione Navigazione Interna Italiana.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

L'obiettivo principale del provvedimento consiste nell'armonizzare, nel settore della navigazione interna, la normativa italiana rispetto a quella unionale in merito sia alle qualifiche professionali dei membri dell'equipaggio ed al riconoscimento dei certificati di qualifica dell'unione rilasciati dagli Stati membri in ottemperanza alle previsioni della direttiva, sia ai criteri di individuazione delle vie navigabili interne a carattere marittimo. Per il raggiungimento di detto obiettivo, si rende necessario:

1. disciplinare a livello nazionale il riconoscimento dei certificati di qualifica dell'Unione;
2. dare attuazione alle altre disposizioni della direttiva che, ai sensi dell'articolo 39 della stessa, devono essere obbligatoriamente recepite da tutti gli Stati membri, inclusi quelli – quali l'Italia, che non hanno vie navigabili interne collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L'opzione di non intervento non è stata considerata in quanto con lo schema che si propone si va a recepire la direttiva, in attuazione di specifico obbligo derivante dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea. Inoltre, l'emanazione del decreto legislativo proposto deriva dalla delega di cui alla legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

In merito alle varie opzioni di intervento, esse si sostanziano nella possibilità di procedere al:

- recepimento integrale della direttiva, con conseguente previsione della possibilità di rilascio, da parte dello Stato italiano, di certificati di qualifica dell'Unione. Ai sensi dell'articolo 39, paragrafo 2, comma 2 della direttiva, infatti, al fine del rilascio dei certificati di qualifica

dell'Unione, del riconoscimento dei programmi di formazione e dell'omologare simulatori, è necessario recepire e attuare tutte le disposizioni della direttiva. Detta opzione comporterebbe, conseguentemente, il rilascio al personale navigante italiano esclusivamente dei certificati di qualifica dell'Unione e verrebbero meno, invece, le tradizionali certificazioni rilasciate in ottemperanza alle previsioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545. Ciò comporterebbe un appesantimento dei procedimenti amministrativi ed un incremento delle risorse di cui dovrebbero disporre le competenti Amministrazioni per far fronte a tutte le incombenze previste;

- recepimento parziale della direttiva, nello specifico delle sole disposizioni indicate all'articolo 39 della direttiva medesima, disposizioni delle quali quella di maggior rilievo è contenuta nell'articolo 10 della direttiva e prevede che gli Stati membri riconoscano le qualifiche professionali certificate in conformità della direttiva affinché i titolari delle qualifiche siano in grado di esercitare la loro professione su tutte le vie navigabili interne dell'Unione, quindi anche nelle acque interne italiane. Detta opzione, come già sopra accennato, deriva dal fatto che l'Italia non ha vie navigabili interne collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI ATTUABILI E INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

L'intervento proposto non presenta svantaggi, in particolare per il personale navigante italiano in navigazione nelle acque interne, che potrà continuare ad esercitare la propria attività professionale sulla scorta delle certificazioni previste dalla vigente normativa. D'altro canto, il riconoscimento dei certificati di qualifica dell'Unione rilasciati da altri Stati membri, assicurando un livello di preparazione professionale certamente non inferiore a quello previsto dalla normativa italiana, assicurerà la professionalità degli equipaggi e la sicurezza nella navigazione nelle acque interne. Inoltre, la conferma della validità delle certificazioni attuali non comporterà costi aggiuntivi per il personale della navigazione interna. Gli effetti temporali previsti, ed in particolare quelli connessi al riconoscimento dei certificati di qualifica dell'Unione rilasciati da altri Stati membri, avranno distribuzione temporale, verosimilmente, nel medio e lungo periodo, atteso che in Italia il settore della navigazione interna risulta poco sviluppato se paragonato a quello di alcuni Paesi del nord Europa.

4.2 Impatti specifici

Non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità a breve e a medio-lungo termine derivanti ai destinatari diretti e indiretti dall'adozione del provvedimento proposto. Non si ravvisano inoltre effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall'adozione del provvedimento proposto sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della navigazione.

Si riporta, pertanto, la valutazione dei seguenti impatti:

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Non si hanno dati disponibili in quanto il provvedimento è innovativo, ad ogni buon fine non appaiono prevedibili particolari impatti nel settore.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall'adozione del provvedimento proposto sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della navigazione interna.

C. Oneri informativi

Non si ravvisano oneri informativi particolari rispetto a quelli vigenti.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

In sede di redazione dello schema di provvedimento si è tenuto conto della legislazione sia unionale che internazionale, con particolare riferimento alla direttiva che si recepisce. L'intervento rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

In considerazione del limitato sviluppo della navigazione interna in Italia e della circostanza che le nuove abilitazioni rilasciate sono limitate a non più di due sessioni di esame annuali sull'intero territorio nazionale, si è ritenuto opportuno optare per il recepimento delle sole disposizioni che, ai sensi dell'articolo 39 della direttiva, devono essere obbligatoriamente entrare in vigore, come disposto nel richiamato articolo 39 della direttiva medesima. Ciò anche al fine di evitare un eccessivo appesantimento nelle procedure di rilascio dei certificati ed in considerazione della circostanza che le abilitazioni sinora rilasciate sulla scorta delle vigenti disposizioni sono risultate idonee alla navigazione in sicurezza nelle acque interne.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Responsabile dell'attuazione dell'intervento è il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nella sua articolazione centrale e periferica (nello specifico, gli Uffici motorizzazione civile individuati dal provvedimento).

5.2 Monitoraggio

Il controllo e il monitoraggio dell'intervento fa capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Nello specifico, la Autorità competenti designate, ossia gli Uffici della motorizzazione civile di Milano, Brescia – sezione Mantova, Venezia e Roma, verificheranno la consistenza, anche numerica, dei certificati di qualifica dell'Unione presentati ai fini dell'imbarco su unità in navigazione sulle vie navigabili interne nazionali, e procederanno alle verifiche della regolarità della documentazione presentata. Inoltre, il provvedimento prevede che su segnalazione della Autorità di pubblica sicurezza, l'autorità competente può sospendere temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione, per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, registrando la suddetta sospensione nella banca dati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Nel processo di valutazione sono stati coinvolti gli Uffici della Motorizzazione DGT Nord-Est e DGT Nord-Ovest, ossia gli Uffici che attualmente rilascino i certificati necessari alla navigazione nelle acque interne.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

In merito al percorso di valutazione, si rinvia a quanto dettagliatamente rappresentato nelle sezioni precedenti, con particolare riferimento alla necessità, derivante dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea, di procedere al recepimento di alcune delle disposizioni della direttiva, nonché all'opzione scelta.

