



# Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna

## Atto del Governo 31

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo	31	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 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	
Norma di delega:	articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163	
Numero di articoli:	26	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
Date:		
presentazione:	07/06/2018	07/06/2018
annuncio:	12/06/2018	13/06/2018
assegnazione:	21/06/2018	21/06/2018
termine per l'espressione del parere:	31/07/2018	31/07/2018
Commissioni competenti:	8 <sup>a</sup> Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti XIV Politiche dell'Unione Europea
Rilievi:	1 <sup>a</sup> Affari costituzionali, 5 <sup>a</sup> Bilancio, 14 <sup>a</sup> Politiche dell'Unione europea	V Bilancio

### Quadro normativo europeo

La recepita direttiva 2016/1629 costituisce l'ultimo di una serie di interventi del legislatore europeo volti a prevedere requisiti tecnici comuni e condizioni armonizzate per il rilascio dei certificati tecnici per le navi della navigazione interna. Sinteticamente:

- [la direttiva 76/135/CEE](#) sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna.

Le norme armonizzate, ivi contemplate, avevano come riferimento le disposizioni del regolamento di ispezione delle navi del Reno introdotti nel 1982 dalla Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno (CCNR);

- [la direttiva 82/714/CEE](#), che fissava i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;
- [la direttiva 2009/100/CE](#) sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna;
- [la direttiva 2005/44/CE](#) relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità.

Le suddette direttive **non sono mai state recepite dall'Italia**: il nostro Paese, infatti, si è sempre avvalso della clausola della non obbligatorietà dell'applicazione contenuta in tutte le direttive in caso di assenza di vie navigabili interne collegate alla rete navigabile di altri Stati membri. Tali scelte, come sottolinea la relazione illustrativa, hanno privato a lungo l'Italia di norme tecniche nella costruzione delle unità utilizzate nella navigazione per acque interne e hanno escluso così la cantieristica italiana del settore dall'acquisizione delle conoscenze tecniche utili per poter operare a livello europeo.

Un diverso orientamento è stato quindi seguito dal legislatore nazionale a partire dalla [direttiva 2006/87/CE](#) che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva [82/714/CEE](#). La direttiva del 2006 è stata infatti recepita con il [decreto legislativo n. 22 del 2009](#).

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

## La direttiva (UE) 2016/1629

La direttiva 2016/1629 del 14 settembre 2016, stabilisce i **requisiti tecnici** per le **navi adibite alla navigazione interna** e la **classificazione delle vie navigabili interne nell'Unione europea**. Essa sostituisce la precedente direttiva 2006/87/CE, che aveva stabilito le condizioni armonizzate per il rilascio di certificati tecnici per le navi adibite alla navigazione interna su tutte le vie navigabili interne dell'Unione, che verrà abrogata dal 7 ottobre 2018, e modifica la precedente direttiva 2009/100/CE.

Il corpo regolamentare della direttiva del 2016 rimane sostanzialmente aderente a quello già fissato con la precedente direttiva 2006/87/CE: analoghi sono infatti il campo di applicazione; la classificazione in 4 zone di navigazione interna; i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

L'obiettivo della direttiva 2016/1629 è quello di stabilire i **requisiti tecnici necessari a garantire la sicurezza** delle unità navali in navigazione sulle vie navigabili interne dell'Unione. La direttiva si applica (art. 2) a:

1. navi di lunghezza pari o superiore a 20 metri;
2. navi per le quali il prodotto fra lunghezza, larghezza e immersione è pari o superiore in volume a 100 metri cubi;
3. rimorchiatori e spintori destinati a rimorchiare o a spingere oppure alla propulsione in formazione di coppia delle unità navali di cui alle lettere a) e b) o dei galleggianti speciali;
4. navi da passeggeri;
5. galleggianti speciali.

Le misure della direttiva 2009/100/CE, che viene modificata per mantenere la complementarietà con la direttiva 2016/1629, rimangono in vigore per le navi che non sono contemplate dalla nuova direttiva. Si tratta delle seguenti, a cui **non si applica** quindi la direttiva 2016/1629:

- navi traghetto;
- navi da guerra;
- navi adibite alla navigazione marittima, compresi i rimorchiatori e gli spintori, che navigano o si trovano nelle acque soggette a formazione di marea oppure navigano temporaneamente sulle vie navigabili interne, qualora ricorrano particolari condizioni.

La direttiva provvede a classificare le **vie navigabili interne dell'Unione in 4 zone** (indicate in Allegato I) più la zona speciale (R) del Reno. La direttiva 2006/87/CE, identifica quattro categorie di vie navigabili elencandole in Allegato I. Le vie navigabili italiane sono attualmente ricomprese nella zona 4. Si tratta principalmente (ma non esclusivamente) del sistema idroviario padano-veneto in particolare delle seguenti vie navigabili:

- Fiume Po: da Piacenza alla foce;
- Canale Milano-Cremona, fiume Po: tratto terminale di 15 km fino al Po;
- Fiume Mincio: da Mantova, Governolo al Po;
- Idrovia ferrarese: dal Po (Pontelagoscuro), Ferrara a Porto Garibaldi;
- Canali di Brondolo e Valle: dal Po orientale alla laguna di Venezia;
- Canale Fissero-Tartaro-Canalbiano: da Adria al Po orientale;
- Litoranea veneta: dalla laguna di Venezia a Grado.

**L'Idrovia Padana**, per l'importanza strategica che riveste, è stata inserita nel 1996 nella **Rete trans-europea delle vie navigabili** (Decisione n. 1692/96/CE) ed in occasione della revisione 2011 delle Reti di trasporto trans-europee (TEN-T) è stata, inoltre, ridefinita la **Rete di navigazione interna di rilevanza europea**: il Regolamento UE 1315/2013 ha riconosciuto la navigazione interna del Nord d'Italia, quale infrastruttura completata ed operativa al servizio dell'economia dell'intera Pianura Padana.

Alla rete nazionale afferisce inoltre un canale artificiale, di 16 km, posto nell'Italia Centrale, tra il porto di Livorno e quello di Pisa. Altre aree fluviali navigabili si ritrovano tuttavia in diverse regioni italiane (ad esempio nel Lazio rientrano nella disciplina della navigazione interna le aree navigabili del Tevere a nord di Ponte Milvio). Si segnala che la navigazione sulla parte del Tevere a sud di ponte Milvio, come anche la navigazione nella laguna di Venezia è disciplinata dal Codice della navigazione, parte marittima.

Nella nuova direttiva 2016/1629 sono considerate **incluse nella zona 4**, ma non vengono più espressamente elencate in Allegato I, **"tutte le altre vie navigabili interne che possono essere navigate conformemente al diritto nazionale da unità navali rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva"**. Le vie navigabili italiane rientrano in questa fattispecie, quindi sono da considerarsi in zona 4 anche se in allegato non sono più riportate, in quanto in Allegato I vengono elencate solo le vie navigabili che rientrano nelle zone 1, 2, e 3.

Si ricorda che per recepire i principi stabiliti **dall'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale**, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996, la **legge n. 16 del 2000** ha istituito un piano coordinato di sviluppo e costruzione di una rete di vie navigabili d'importanza internazionale al fine di rendere più efficiente e vantaggioso il trasporto internazionale in Europa per via navigabile.

L'art. 5 prevede che gli Stati membri provvedano affinché le unità navali siano costruite e mantenute conformemente ai requisiti stabiliti nella direttiva e l'art. 6 stabilisce che i certificati dell'Unione per la navigazione interna siano rilasciati a seguito di un'ispezione tecnica effettuata prima dell'entrata in servizio dell'unità navale e intesa a verificare che la stessa sia conforme ai requisiti degli allegati II e V. Il rilascio avviene da parte delle competenti autorità degli Stati membri ed il certificato deve essere conforme al modello indicato in Allegato II.

Il periodo massimo di validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna rilasciato alle unità navali di nuova fabbricazione è stabilito in cinque anni per le navi da passeggeri e le unità veloci ed in dieci anni per tutti gli altri tipi di unità navale.

L'art. 18 prevede un numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI).

Per assicurare che la direttiva sia attuata in modo efficiente, è previsto l'inserimento delle informazioni relative alle unità navali delle vie navigabili interne nella banca dati europea degli scafi (*European Hull Data Base — EHDB*) perché possano essere utilizzate dalle autorità competenti (art. 19).

L'art. 28 prevede che i documenti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva e che siano stati rilasciati dalle autorità competenti degli Stati membri a norma della direttiva 2006/87/CE prima del 6 ottobre 2016, restino validi fino alla loro scadenza.

Gli Stati membri possono derogare alla direttiva in alcuni casi riguardanti le vie navigabili che non sono collegate alle vie navigabili interne di altri Stati membri o unità navali che operano esclusivamente su una rete navigabile nazionale, mantenendo al contempo un adeguato livello di sicurezza.

Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 7 ottobre 2018.

La direttiva genera dalla proposta della Commissione europea [COM\(2013\) 622](#), sulla quale il Parlamento italiano non si è espresso in fase ascendente.

## Contenuto dello schema

Lo schema di decreto in esame si compone di 26 articoli, suddivisi nei seguenti **4 Capi**: e di IX allegati:

- Il Capo I (artt. 1-4) reca le finalità, l'ambito di applicazione e le definizioni dello schema di decreto legislativo;
- Il Capo II (artt. 5-16) disciplina i certificati della navigazione interna;
- Il Capo III (artt.17-20) prevede norme in materia di identificazione delle unità navali, di organismi di classificazione e di ispezioni;
- Il Capo IV (artt. 21-26) reca disposizioni finali.

Ai suddetti Capi si aggiungono **9 Allegati**:

- L'allegato I riporta l'elenco delle vie navigabili interne italiane, tutte comprese in zona 4.
- L'allegato II fissa i requisiti tecnici minimi applicabili alle unità navali addette alla navigazione interna delle zone 1, 2, 3 e 4 e che le unità navali debbono soddisfare ai fini anche del rilascio del certificato europeo della navigazione interna.
- L'allegato III elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici supplementari applicabili alle navi delle vie navigabili interne delle zone 1 e 2 e della zona non collegata.
- L'allegato IV elenca le materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici ridotti per le navi addette alla navigazione interna delle zone 3 e 4 della direttiva.
- L'allegato V reca disposizioni procedurali dettagliate.
- L'allegato VI individua quattro uffici della motorizzazione civile come autorità competenti, ai sensi dello schema di decreto in esame.
- L'allegato VII prevede i modelli relativi al certificato europeo della navigazione, al certificato supplementare europeo della navigazione interna, al certificato provvisorio europeo della navigazione interna.
- L'allegato VIII riproduce il modello di registro dei certificati europei della navigazione interna, che deve essere tenuto dall'autorità competente.
- L'allegato IX fissa le procedure e i requisiti che gli organismi di classificazione debbono possedere.

L'**art. 1** dello schema in esame definisce **la finalità** del decreto legislativo. Il provvedimento si propone di disciplinare i requisiti tecnici delle unità navali addette alla navigazione interna, al fine di assicurare la sicurezza della navigazione.

L'**art. 2** individua il **campo di applicazione del provvedimento** con riferimento alle unità navali impegnate nelle vie navigabili interne nazionali come individuate dall'All. I (**co.1**) specificando i casi di non applicazione (**co.2**).

Si segnala che nell'All. I al presente schema (elenco delle vie navigabili interne italiane) sono comprese tutte le vie navigabili interne nazionali. E' opportuno ricordare che l'art. 24 della direttiva 2016/1629/UE consente ai singoli Stati di derogare (anche *in toto*) alla normativa in esame con riguardo alle le unità navali che navighino su vie navigabili interne non collegate e alle unità navali di portata lorda non superiore a 350 tonnellate o le unità navali non destinate al trasporto merci con volume d'immersione inferiore a 100 metri cubi la cui chiglia sia stata impostata anteriormente al 1o gennaio 1950 e che navighino esclusivamente nel loro territorio, a condizione che sia assicurato comunque un livello di sicurezza appropriato.

L'**art. 3** reca le **definizioni** utili all'applicazione dello schema di decreto in esame. Si segnala che per "Amministrazione" ci si riferisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre l'"autorità competente" è individuata negli Uffici della Motorizzazione civile. In particolare in base all'Allegato VI si tratta delle quattro direzioni generali territoriali presso la motorizzazione civile di Milano, di Brescia - Sezione di Mantova, di Venezia e di Roma.

L'**art. 4** disciplina le **funzioni** e le **competenze** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia. In particolare all'Amministrazione spetta:

- attuare la normativa in materia di accertamento, certificazione e ispezione relativa alla navigazione interna;
- esercitare l'attività di coordinamento e indirizzo in materia di navigazione interna;
- assicurare il controllo e il coordinamento dell'attività di accertamento e di certificazione, nonché dell'attività ispettiva;
- programmare specifiche campagne ispettive volte alla verifica della conformità delle unità navali addette alla navigazione interna sulla base dei rapporti ispettivi, nonché sulla base di risultati statistici e di apposite ricerche relativamente alle violazioni in materia di conformità.

All'amministrazione compete altresì la trasmissione alla Commissione europea:

- dell'elenco di autorità competenti ad effettuare le visite tecniche (vedi art. 6) e a rilasciare i certificati (il certificato europeo della navigazione interna, il certificato supplementare europeo della navigazione interna e infine il certificato provvisorio europeo della navigazione interna);
- delle informazioni e dei dati di cui all'art. 2.20 dell'allegato V

L'art. 2.20 dell'allegato V della direttiva prevede che ogni Stato membro o le sue autorità competenti devono notificare alla Commissione e agli altri Stati membri o alle altre autorità competenti, fra gli altri: i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici che sono responsabili dell'applicazione dell'allegato II relativo ai requisiti tecnici di cui alla norma ES-TRIN 2015/1 applicabili alle unità navali adibite alla navigazione interna delle zone 1,2, 3 e 4; la scheda

informativa relativa ai tipi di impianti di depurazione di bordo per i quali è stata rilasciata un'approvazione di tipo successivamente alla precedente notifica; le approvazioni di tipo dei sistemi di depurazione di bordo basati su norme diverse da quelle stabilite per l'uso nelle vie navigabili nazionali degli Stati membri; eventuali revoche delle approvazioni di tipo e i motivi di tali revoche per i sistemi di depurazione di bordo; qualsiasi ancora speciale autorizzata, a seguito di una domanda di riduzione della massa, specificando la designazione del tipo e la riduzione autorizzata della massa dell'ancora; gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata per i quali hanno rilasciato un'approvazione di tipo.

L'**art. 5** impone a tutte le unità navali addette alla navigazione interna l'obbligo di **conformità ai requisiti tecnici** fissati nel decreto in esame. La conformità deve essere attestata dai certificati europei della navigazione interna (il certificato europeo della navigazione interna, il certificato supplementare europeo della navigazione interna e infine il certificato provvisorio europeo della navigazione interna).

L'**art. 6** disciplina le **attività di accertamento e di certificazione**, prevedendo che gli uffici della motorizzazione civile effettuino tramite le previste Commissioni territoriali della navigazione interna, le seguenti **visite tecniche** alle unità navali addette alla navigazione interna:

- visita iniziale (da effettuarsi preventivamente alla messa in servizio dell'unità navale. La visita è peraltro propedeutica al rilascio del certificato europeo della navigazione interna);
- visita di rinnovo (da effettuarsi prima della scadenza del certificato europeo della navigazione interna con lo scopo di verificare che l'unità navale continui ad essere conforme ai requisiti tecnici);
- visita addizionale (da effettuarsi su richiesta del proprietario, dell'armatore o del loro rappresentante ogni volta che si verificano sinistri, avarie o l'unità navale subisca una riparazione o dopo un periodo di disarmo);
- visita volontaria (da effettuarsi su richiesta del proprietario, dell'armatore dell'unità navale o di un loro rappresentante, al fine di verificare, laddove richiesto, la conformità dell'unità navale ai requisiti ridotti per le unità operanti esclusivamente nelle acque interne nazionali, in conseguenza della classificazione in zona 4 delle acque interne italiane).

L'**art. 7** prevede l'istituzione presso le autorità competenti (uffici della motorizzazione) della **Commissione territoriale della navigazione interna**. La commissione effettua le visite tecniche e quelle per il rilascio del certificato provvisorio europeo della navigazione interna sia per le unità navali che per i galleggianti e gli impianti galleggianti. Tale organo è presieduto dal direttore dell'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente in relazione al luogo in cui l'unità navale effettua la visita o da un funzionario, da lui delegato, ed è composta da:

- un funzionario dell'ufficio della motorizzazione civile;
- un ingegnere o perito esperto in materia di costruzioni delle navi addette alla navigazione interna e delle loro macchine;
- un capitano autorizzato.

Ai componenti, che durano in carica tre anni (con possibilità di riconferma), spetta esclusivamente un rimborso spese. La commissione può avvalersi, ove ritenuto necessario, del supporto tecnico e scientifico di esperti, anche indicati dall'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente, che forniscono contributi su questioni tecniche, scientifiche e giuridiche.

L'**art. 8** disciplina il **certificato europeo per la navigazione interna**, rilasciato dall'autorità competente ed obbligatorio per le unità navali oggetto di applicazione della Direttiva, imponendo l'obbligo sanzionato di tenuta a bordo (**co. 1**). Il **rilascio del certificato europeo per la navigazione interna** avviene a seguito di visita tecnica antecedente l'immissione in servizio dell'unità (**co.3**). L'autorità competente -dopo aver verificato che non siano stati già rilasciati certificati validi da parte di altri Stati membri dell'UE (**co. 9**)- rilascia il certificato, qualora si accerti la conformità delle unità navali ai requisiti prescritti dal decreto in esame (**co.4**). Nel caso che le autorità competenti riscontrino una violazione, e questa non si sostanzia in un pericolo palese, è consentito all'unità continuare la navigazione fino a quando le parti della nave non conformi vengano sostituite o modificate (**co 5**). Per "**pericolo palese**" s'intende il mancato rispetto dei requisiti di robustezza strutturale dell'unità, di navigabilità, manovrabilità nonché delle specifiche di cui all'AlI. Il (**co. 6**). Il **co. 7** dispone in merito al **rinnovo** del certificato europeo: la richiesta di rinnovo va presentata dal proprietario (o l'armatore) all'autorità competente per il rilascio (uffici della motorizzazione civile). Il rinnovo è subordinato a una **ispezione**, volta ad accertare che la nave sia in possesso dei requisiti tecnici indicati nello schema di decreto. *Va rilevato che la norma non indica un termine temporale per la richiesta, limitandosi a prevedere che essa venga avanzata "alla scadenza del suo periodo di validità"*. E' previsto il rilascio di un nuovo certificato europeo della navigazione interna (ovvero la modifica di quello esistente) anche in occasione del primo viaggio dell'unità navale, successivo alla visita addizionale (**co. 8**). Il **periodo di validità del certificato**- che deve essere annotato sul certificato (**co. 12**)- rilasciato alle unità navali di nuova fabbricazione è fissato dall'autorità competente, ma in ogni caso non deve superare i 5 anni per le navi da passeggeri e le unità veloci e 10 anni per tutti gli altri tipi di unità navale (**co. 10**). Per quanto riguarda invece

le unità navali non di nuova fabbricazione si prevede che il periodo di validità del certificato sia stabilito caso per caso dall'autorità competente, sempre nei limiti sopra ricordati (**co. 11**). La disposizione (**co. 13**) reca una deroga, prevedendo che, in via eccezionale la validità del certificato può essere prorogata, per un periodo massimo di sei mesi, senza previa effettuazione della visita tecnica.

In proposito, si ricorda che l'art. 11 della direttiva europea n. 2016/1629 prevede espressamente tale possibilità di proroga.

L'**art. 9** stabilisce che il certificato già rilasciato ai sensi dell'art. 22 della Convenzione per la navigazione sul Reno costituisce titolo valido per navigazione sulle acque interne nazionali; obbliga, poi, le unità autorizzate alla navigazione sul Reno a munirsi di un **certificato supplementare europeo** per la navigazione interna qualora intendano usufruire della riduzione dei requisiti tecnici di cui all'art. 10. Tale certificato è rilasciato dall'autorità competente su richiesta del proprietario, dell'armatore o del loro rappresentante.

L'**art. 10** consente, infatti, l'applicazione di **requisiti tecnici ridotti** per le unità operanti esclusivamente nelle acque interne nazionali. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa consultazione della Commissione UE, si può procedere alla riduzione dei requisiti tecnici. La riduzione dei requisiti tecnici deve essere notificata dall'amministrazione alla Commissione europea almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore del suddetto decreto ministeriale.

L'**art. 11** stabilisce, poi, che il Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, nell'ambito della navigazione interna nazionale, in quanto costituita da vie navigabili non collegate alla rete navigabile degli altri Stati dell'UE, può autorizzare **deroghe** dall'applicazione delle norme di ordine tecnico contenute negli allegati del decreto per percorsi entro una zona geografica limitata o all'interno di zone portuali (**co. 1**). Tali deroghe, oltre ad essere annotate nel certificato europeo della navigazione e, laddove previsto, anche nei certificati supplementari e provvisori, devono essere notificate alla Commissione UE (**co. 1 e 2**).

L'**art. 12**, in attuazione dell'art. 9 della direttiva, dispone circa il **certificato provvisorio della navigazione interna**. Tale certificato -con validità non superiore a due mesi- può essere rilasciato dall'autorità competente, dopo aver effettuato specifica visita tecnica, all'unità navale:

- che ha smarrito o danneggiato il certificato europeo della navigazione interna o cui è stato revocato lo stesso;
- che, a seguito di visita tecnica con esito positivo, è in attesa di rilascio o di rinnovo del certificato europeo della navigazione interna;

Analogo certificato, è rilasciato per un solo viaggio specifico da compiere entro un termine congruo non superiore a un mese all'unità navale:

- che, con l'autorizzazione dell'autorità competente, effettua un viaggio occasionale per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna;
- che non soddisfa i requisiti previsti per ottenere il certificato europeo della navigazione interna;
- che, avendo subito danni, non mantiene la conformità ai requisiti previsti per il rilascio del certificato europeo della navigazione interna;

La validità del certificato è estesa a sei mesi con possibilità di ulteriore proroga nel caso di rilascio in relazione ad una unità navale che beneficia di una deroga, in attesa dell'adozione dei pertinenti atti di esecuzione da parte della Commissione europea. Nel caso, invece, di un impianto galleggiante o di un galleggiante, l'autorità competente, sempre previa specifica visita tecnica, rilascia il certificato provvisorio quando l'ente competente in materia di trasporti speciali, in base alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione in tema, subordina l'autorizzazione a effettuare un trasporto speciale proprio all'ottenimento di detto certificato. La validità del certificato provvisorio è, in questo caso, non superiore a un mese.

L'**art. 13** prevede che in caso di **furto, smarrimento o distruzione dei certificati** (ivi incluso il certificato provvisorio europeo della navigazione interna relativo ai galleggianti e agli impianti galleggianti) l'autorità competente possa rilasciare un duplicato, previa acquisizione, dal proprietario, dall'armatore o da un loro rappresentante dell'originale o della copia conforme della denuncia presentata alle autorità competenti (**co.1 e 2**). In caso di danneggiamento l'autorità può rilasciare il duplicato previa restituzione del certificato deteriorato. In tal caso il certificato sostitutivo deve indicare che si tratta di un duplicato (**co.3**). L'**art. 14** dispone che il **rifiuto di rilascio o di rinnovo** dei certificati da parte dell'autorità competente, deve essere motivato e notificato all'interessato. I certificati possono essere revocati dall'autorità competente quando la nave non risulti più in possesso dei requisiti tecnici indicati nel certificato stesso.

L'**art. 15** -dando attuazione all'art. 16 della direttiva- introduce una norma di carattere transitorio. Si

prevede, in particolare, che, in attesa della stipulazione fra gli Stati membri di accordi per il riconoscimento reciproco dei certificati di navigabilità, le navi appartenenti a Paesi terzi possono navigare nelle acque interne nazionali, a condizione che il proprietario (o l'armatore) richieda all'autorità competente il riconoscimento del certificato di cui è in possesso, ovvero sottoponga la nave alla visita tecnica prevista per il rilascio del certificato.

L'**art. 16** disciplina, in attuazione dell'art. 17 della direttiva, il **registro** di tutti i certificati rilasciati o rinnovati, detenuto dall' autorità competente.

L'**art. 17** -recependo l'art. 18 della direttiva- prevede l'attribuzione, a ciascuna unità navale e per l'intera sua vita, di un **unico numero di identificazione delle navi, denominato ENI**. Secondo il **co. 1**, l'assegnazione del numero avviene secondo le disposizioni di cui all'Allegato II e all'art. 2.18 dell'Allegato V.

L'Allegato II dispone che i requisiti minimi delle unità per la navigazione interna siano quelli previsti dalla norma [ES-TRIN 2017/1](#), concernente i requisiti tecnici europei delle imbarcazioni destinate alla navigazione interna, adottate il 6 luglio 2017 dal CESNI, il comitato europeo che si occupa degli *standard* in materia.

L'art. 2.18 dell'Allegato V stabilisce che il numero di identificazione sia composto di otto cifre. Qualora esso non risulti disponibile, le autorità competenti al rilascio dei certificati europei per la navigazione interna (cfr. *infra* co. 2) provvedono all'attribuzione di tale numero ai fini del rilascio dei medesimi certificati, anche nei casi relativi ad unità navali di Paesi in cui non sia stata possibile l'attribuzione del numero. Ai sensi del terzo co. dell'art. 2.18, il proprietario dell'unità navale, o suo rappresentante, chiede l'attribuzione del numero europeo di identificazione e provvede ad apporlo sulla medesima unità navale.

Il numero unico deve essere riportato sui certificati europei per la navigazione interna: il certificato europeo previsto dall'art. 8, il certificato supplementare di cui all'art. 9 e quello provvisorio di cui all'art. 12. Il numero viene assegnato dai competenti uffici della Motorizzazione civile di cui all'Allegato VI (**co. 2**). L'elenco delle autorità competenti deve essere trasmesso alla Commissione europea dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**co. 3**).

L'**art. 18, co. 1**, pone in capo ai competenti uffici della Motorizzazione civile l'obbligo di inserimento dei dati delle unità navali **nella banca dati europea degli scafi** (EHDB). La banca dati è disciplinata dall'art. 19 della direttiva in recepimento.

Conformemente alla direttiva, la norma in esame stabilisce l'inserimento nella EHDB dei dati identificativi delle unità navali, delle informazioni relative ai certificati corredate dalla copia digitale degli stessi, dei dati relativi al diniego o alla sospensione del rilascio dei certificati. Sono inoltre riportate tutte le modifiche a tali dati. La demolizione dell'unità navale comporta, secondo il **co. 2**, l'eliminazione dei dati ad essa riferiti. Oltre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accedono ai dati gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria (**co. 3**):

- del Corpo delle capitanerie di porto;
- delle Forze di polizia (art. 16, legge n. 121 del 1981), nonché gli ufficiali di pubblica sicurezza, tramite il centro elaborazione dati istituito presso il Ministero dell'interno ai sensi dell'art. 8 della suddetta legge n. 121 del 1981.

Il trasferimento dei dati a Paese terzo o ad un'organizzazione internazionale avviene su base individuale e nel rispetto dei requisiti posti dalle norme nazionali ed europee sulla protezione dei dati (**co. 4**).

Ai sensi del **co. 5**, ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, dell'interno è demandata la definizione delle regole di gestione della banca dati (con riguardo all'organizzazione, alla disciplina, alla tenuta, alla vigilanza e ai dati). Il decreto deve essere adottato entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, in ottemperanza a quanto stabilito dal Codice in materia di protezione dei dati personali (d.lgs. n. 196 del 2003), all'art. 154, co. 4. Quest'ultimo- nella formulazione vigente- prescrive, infatti che il Garante venga consultato dal Presidente del Consiglio dei ministri e da ciascun ministro all'atto della predisposizione delle norme regolamentari e degli atti amministrativi suscettibili di incidere sulle materie disciplinate dal Codice.

*Si segnala in proposito l'esigenza di coordinare il riferimento all'art. 154, co. 4 del Codice della privacy con le modifiche in corso di definitiva approvazione ad esso apportate dall'AG 22.*

L'**art. 19** - recependo l'art. 21 della direttiva - reca disposizioni inerenti gli **organismi di classificazione**. Tali organismi svolgono compiti di **controllo tecnico** su unità navali, galleggianti e impianti galleggianti, anche ai fini del rilascio dei certificati per la navigazione interna (**co. 1**).

Ogni organismo deve ottenere formale riconoscimento da parte della Commissione europea e

l'autorizzazione rilasciata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le informazioni e la documentazione che devono essere fornite ai fini del riconoscimento sono specificate nell'Allegato IX. A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvia l'istruttoria delle domande di autorizzazione ed emana i relativi provvedimenti entro novanta giorni dalla data di ricevimento dell'istanza; esso inoltre presenta alla Commissione europea la domanda di riconoscimento dell'organismo e, entro dieci giorni dall'avvenuto riconoscimento da parte della Commissione, ne comunica gli esiti all'organismo interessato, trasmettendo la documentazione relativa al riconoscimento e all'autorizzazione (**co. 2-4**). Al medesimo Ministero è attribuito, dal **co. 5**, il compito di emanare un decreto sulle modalità di presentazione delle domande e di rilascio dell'autorizzazione (entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame).

Al Ministero il **co. 6** demanda funzioni di controllo dell'efficacia dell'attività degli organismi di classificazione. A tal fine esso (**co. 7**):

- svolge visite periodiche di sorveglianza con cadenza almeno biennale e può decidere di effettuare (di propria iniziativa o a seguito di segnalazione) ulteriori controlli sugli organismi in relazione ai requisiti che hanno consentito l'ottenimento dell'autorizzazione o allo svolgimento dei propri compiti;
- valuta le informazioni fornite dagli organismi autorizzati. Tali informazioni consistono, secondo il **co. 9**, nei certificati e attestati rilasciati, nelle segnalazioni di deficienze o inadeguatezze riscontrate nelle unità navali, nell'elencazione degli ispettori alle proprie dipendenze, negli aggiornamenti alla documentazione necessaria per l'autorizzazione allo svolgimento dei compiti dell'organismo di classificazione stesso.

Il Ministero trasmette alla Commissione europea e agli Stati membri una relazione sulle verifiche effettuate entro il 31 marzo successivo all'anno di riferimento (**co.8**).

I **co. da 10 a 12** disciplinano le misure che possono essere adottate dal Ministero in caso di violazioni riscontrate: **richiamo scritto, sospensione oppure di revoca dell'autorizzazione nei confronti degli organismi di classificazione per i quali siano state riscontrate irregolarità** nel possesso dei requisiti o nello svolgimento delle proprie funzioni.

La **sospensione**, totale o parziale, da tre mesi ad un anno, può essere applicata quando l'organismo:

- non ottempera a quanto richiesto dal Ministero con richiamo scritto;
- compie violazioni di norme (legislative o amministrative) che regolano i controlli tecnici;
- non comunica o non trasmette documenti richiesti dal Ministero.

Quando l'organismo continua a commettere le violazioni che hanno dato luogo alla sospensione dell'autorizzazione, si applica la misura della **revoca**. La stessa misura si applica all'organismo di classificazione inattivo da più di un anno senza comprovato motivo o quando lo stesso sia stato destinatario di due provvedimenti di sospensione nel quinquennio.

Le procedure di applicazione delle misure del richiamo, della revoca e della sospensione sono fissate con decreto - da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame - del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nel rispetto dei principi del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa (**co. 13**).

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione europea e agli Stati membri l'adozione di provvedimenti di revoca o sospensione; esso è inoltre tenuto a comunicare alla Commissione tutte le informazioni da questa richieste in merito ad un organismo, in relazione alla competenza e all'ottemperanza dei propri doveri. Il Ministero comunica alla Commissione anche le modifiche alle denominazioni e agli indirizzi degli organismi di classificazione (**co. 14 e 17**).

In caso di revoca del riconoscimento di un organismo da parte della Commissione europea, il Ministero, con proprio decreto di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, revoca l'autorizzazione (**co. 15**).

Gli organismi riconosciuti in data anteriore al 6 ottobre 2016 ai sensi della previgente disciplina europea (direttiva 2006/87/CE) sono riconosciuti anche ai sensi del presente decreto (**co. 16**).

Agli uffici della **Motorizzazione civile l'art. 20, co. 1, attribuisce compiti di vigilanza e di ispezione**. A tal fine gli uffici possono disporre, in qualsiasi momento, **ispezioni** volte a verificare il possesso di un certificato valido e la rispondenza dei requisiti in esso dichiarati da parte di unità navali, galleggianti o di impianti galleggianti (**co. 2**).

La disposizione (**co.3-6**) prevede, poi, **le decisioni che gli uffici possono adottare in caso di irregolarità**.



Se irregolarità riscontrate durante un'ispezione non comportano alcun pericolo manifesto, gli uffici obbligano il proprietario o l'armatore (o i rappresentanti degli stessi) a rimediare entro un termine stabilito. In tali casi, entro sette giorni dallo svolgimento dell'ispezione viene informata l'autorità che ha rilasciato (ovvero rinnovato o prorogato) il certificato.

Quando l'ispezione evidenzia che il certificato non è conservato a bordo o che il mancato possesso dei requisiti previsti possa essere causa di pericolo manifesto, gli uffici della Motorizzazione possono vietare la continuazione del viaggio finché non siano state adottate le misure necessarie.

Inoltre, l'attività di navigazione può essere sospesa ovvero misure di sicurezza aggiuntive possono essere imposte qualora gli uffici ritengano che - nonostante sia stato prodotto valido certificato e accertata la rispondenza ai requisiti richiesti - l'unità navale, il galleggiante o l'impianto galleggiante rappresenti comunque un pericolo per persone, cose o per l'ambiente, ovvero che non rispetti talune caratteristiche specifiche ed in particolare i requisiti tecnici di cui alla norma ES-TRIN 2017/1 (richiamata attraverso il rinvio all'Allegato II). Viene quindi informata entro sette giorni dallo svolgimento dell'ispezione l'autorità (anche di uno Stato estero) competente al rilascio del certificato.

In caso di pericolo, l'autorità competente può inoltre consentire la cessazione delle operazioni di trasporto al fine di raggiungere, senza rischi, un luogo per eseguire ispezioni o riparazioni.

Gli uffici della Motorizzazione che impongono l'interruzione del viaggio, o abbiano comunicato tale intenzione al proprietario o armatore (o loro rappresentante), informano immediatamente il MIT che, se del caso, informa le competenti autorità dello Stato estero che ha rilasciato il certificato (**co. 7**).

Il **co. 8** stabilisce che ogni decisione che comporti l'interruzione del viaggio da parte di unità navale, galleggiante o impianto galleggiante, deve essere dettagliatamente motivata e comunicata agli interessati che sono informati immediatamente dei rimedi giurisdizionali e amministrativi esperibili e dei termini di presentazione degli stessi.

L'**art. 21** stabilisce che per l'attuazione delle norme dell'UE che modificano le modalità esecutive e caratteristiche tecniche, previste negli allegati al decreto in esame, si provvede con **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministero dell'ambiente. Nella relazione illustrativa si precisa che la scelta di ricorrere a tale strumento trova giustificazione nelle esigenze di rapidità e snellezza delle procedure di adeguamento.

L'**art. 22**, dando attuazione all'art. 45 della direttiva, disciplina la materia delle **sanzioni** previste per garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel decreto.

La disposizione prevede le sanzioni per il proprietario o armatore, nonché per il proprietario o responsabile del galleggiante o dell'impianto galleggiante che abbiano violato le prescrizioni di cui all'art. 6, co. 4 (richiesta visita iniziale preventiva alla messa in servizio dell'unità navale), all'art. 6, co. 6 (richiesta della visita addizionale), all'art. 8, co. 3 (richiesta del certificato europeo), all'art. 8, co. 7 (richiesta di rinnovo del certificato europeo), all'art.12, co. 1 e 2 (richiesta certificato europeo provvisorio) all'art. 20, co. 3 (adozione misure necessarie a porre rimedio alle irregolarità rilevate nel corso di ispezione), all'art. 20, co. 5 (mancato rispetto dell'obbligo di sospensione dell'attività navale o di adozione di misure di sicurezza aggiuntive). Tali comportamenti vengono assoggettati alla pena prevista dall'**art. 1231** cod. nav., che punisce con l'**arresto fino a tre mesi, ovvero l'ammenda fino a 206 euro**, l'inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione. La stessa pena si applica al comandante della nave ovvero al responsabile del galleggiante speciale nel caso in cui la nave o il galleggiante speciale non sono dotati dei certificati in corso di validità (**co. 1- 2 e 4-5**).

Analoga sanzione è prevista per il proprietario o armatore di una nave di Paese terzo che non presenti istanza all'autorità competente per il riconoscimento del certificato di navigabilità, ovvero non sottoponga la nave alla visita tecnica di cui all'art. 6, co. 4 (**co. 3**).

L'articolo (**co. 6**) punisce poi con una sanzione amministrativa da 516 euro a 1548 euro: la mancata presentazione dell'unità navale all'ispezione priva di carico, pulita ed equipaggiata e intralcio all'attività posta in essere dagli ispettori (art. 2.03, co. 1, lett. a) dell'Allegato V) e la mancata comunicazione all'autorità competente di qualsiasi cambiamento di nome, proprietà, stazza, immatricolazione (art. 2.07, co. 1 dell'Allegato V).

La violazione degli obblighi previsti dall'art. 2.18 (numero unico europeo di identificazione delle navi) dell'Allegato V è invece punita con una sanzione pecuniaria **da 1032 a 3098 euro (co. 7)**

E' prevista l'applicazione della sanzione pecuniaria di cui all'art. 1193 cod. nav. - pagamento di una somma **da euro 1.549 a euro 9.296** - per la violazione degli obblighi di tenere a bordo i certificati (**co. 8 e 9**). Il **co. 10** prevede che il rapporto previsto dall'art. 17 della legge n. 689/1981 viene trasmesso all'autorità competente (uffici della motorizzazione civile).

Si ricorda che il citato art. 17 dispone, per le sanzioni amministrative pecuniarie, che, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione deve presentare rapporto, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, all'ufficio periferico cui sono demandati attribuzioni e compiti del Ministero nella cui competenza rientra la materia alla quale si riferisce la violazione o, in mancanza, al prefetto.

La disposizione estende al Corpo delle capitanerie di porto la competenza per gli accertamenti dei reati e delle violazioni amministrative dell'art. in esame (**co.11**).

L'**art. 23** reca **disposizioni tariffarie**, ponendo a carico del proprietario, dell'armatore dell'unita navale o del loro rappresentante:

- le spese relative alle attività delle commissioni territoriali della navigazione interna (**co. 1**);
- e gli oneri per:
  - il rilascio, rinnovo, proroga e sostituzione dei certificati europei;
  - il riconoscimento di certificati di navigabilità interna emessi da Paesi terzi;
  - l'istituzione del registro certificati;
  - l'esecuzione delle visite tecniche;
  - l'assegnazione del numero unico europeo di identificazione delle navi (**co. 2**).

La disposizione demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia, da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto in esame, la definizione delle tariffe, sulla base della copertura dei costi del servizio per le operazioni indicate ai co. 1 e 2. Le tariffe sono soggette ad adeguamento biennale (**co. 3**). Anche gli oneri relativi alle attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a carico dei medesimi organismi (**co. 4**). La determinazione delle tariffe spettanti per le attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di Classificazione è, pure in questo caso, demandata ad un successivo decreto ministeriale (**co. 5**). Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**co. 6 e 7**).

L'**art. 24** reca la clausola di **invarianza finanziaria**, stabilendo che dall'attuazione del decreto in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio statale, e che le amministrazioni interessate provvedono ai compiti previsti con le sole risorse già disponibili.

L'**art. 25** abroga il **decreto legislativo n. 22 del 2009**, recante attuazione della direttiva 2006/87/CE. In attuazione di quanto previsto rispettivamente dagli artt. 28 e 30 della direttiva, si prevede inoltre che:

- i certificati del presente decreto, rilasciati prima del 6 ottobre 2016, in vigenza del decreto legislativo n. 22/2009, sono validi sino alla loro scadenza.
- i requisiti tecnici temporanei, adottati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono validi sino alla loro scadenza.

Infine la disposizione, dando attuazione all'art. 29, par. 1, della direttiva, dispone che le visite tecniche per il rinnovo del certificato comunitario per la navigazione interna rilasciato ai sensi del decreto legislativo n.22 del 2009 sono effettuate a scadenza del predetto certificato e, comunque, devono essere effettuate entro il 30 dicembre 2018.

## Conformità con la norma di delega

Lo schema di decreto legislativo in esame dà attuazione alla direttiva (UE) 2016/1629 (vedi *supra*) del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna.

Lo schema di provvedimento, si segnala nella relazione illustrativa, è stato elaborato anche sulla base dei rilievi formulati dagli operatori del settore mediante **consultazione pubblica** n. 1/2018 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Lo schema di decreto legislativo in esame è predisposto ai sensi dell'art. 1, co. 1, della legge di delegazione europea 2016-2017 (L. n. 163 del 2017), che conferisce una delega al Governo per l'attuazione delle direttive riportate in allegato alla legge e stabilisce i termini e le modalità di adozione dei decreti legislativi attuativi.

In particolare la direttiva 2006/87/CE è contenuta nell'all. A, n. 19 alla legge, contenente l'elenco delle direttive per le quali è prevista l'espressione del parere da parte dei competenti organi parlamentari. Le Commissioni parlamentari sono chiamate ad esprimersi entro il **31 luglio 2018**.

## Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite



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

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

**Senato: Dossier n. 26**

**Camera: Atti del Governo n. 31**

**26 giugno 2018**

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti