

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 3, del Regolamento

(Estensore: TESTOR)

Roma, 31 luglio 2018

Sull'atto del Governo:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite a navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (n. 31)

La 14^a Commissione permanente,

considerato che la direttiva (UE) 2016/1629, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite a navigazione interna, ha la finalità di incrementare gli standard di sicurezza per le unità navali e i galleggianti a protezione delle persone trasportate e dell'ambiente, e di evitare distorsioni della concorrenza tra gli Stati membri, in considerazione dell'incremento nel trasporto fluviale, attraverso l'armonizzazione dei requisiti tecnici per il rilascio dei certificati per la navigazione interna;

rilevato che 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 alle navi di lunghezza pari o superiore a 20 metri o di volume superiore a 100 metri cubi, ai rimorchiatori, alle navi da passeggeri e ai galleggianti speciali; analoga è la classificazione in 4 zone di navigazione interna, sebbene la quarta, in cui rientrano quelle italiane, non è più espressamente elencata in Allegato I; e analoghi sono i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

considerato che lo schema di decreto legislativo provvede a dare piena attuazione alla direttiva (UE) 2016/1629, abrogando il previgente decreto legislativo n. 22 del 2009 e stabilendo disposizioni concernenti: le finalità, l'ambito di applicazione e le definizioni (articoli 1-4); i certificati della navigazione interna (articoli 5-16); norme in materia di identificazione delle unità navali, di organismi di classificazione e di ispezioni (articoli 17-20); e disposizioni finali (articoli 21-26);

rilevato che lo schema di decreto prevede all'articolo 21 che le modifiche agli allegati, che dovessero essere adottate in futuro in sede europea, concernenti aspetti tecnici ed esecutivi, dovranno essere recepite nell'ordinamento interno mediante decreto ministeriale, come previsto dall'articolo 36 della legge n. 234 del 2012,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

1) le disposizioni dello schema di decreto rispondono al dettato della direttiva e dispongono adeguatamente ai fini dell'organizzazione interna relativa ai compiti che la direttiva attribuisce alla "amministrazione", individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e alla "autorità competente", individuata nelle Motorizzazioni civili di Milano, Brescia (sezione di Mantova), Venezia e Roma;

2) in linea con la direttiva sono anche le disposizioni di cui all'articolo 25 dello schema di decreto, tra cui la norma che conferma la validità, fino a scadenza naturale, dei certificati emessi prima del 6 ottobre 2016 (data di entrata in vigore della nuova direttiva), come previsto dall'articolo 28 della stessa direttiva. Valuti, tuttavia, la Commissione di merito l'opportunità

di prevedere la validità fino a scadenza naturale anche dei certificati emessi tra il 6 ottobre 2016 e l'entrata in vigore della nuova normativa nazionale (che dovrà avvenire entro il 7 ottobre 2018), periodo temporale non regolamentato dalla direttiva;

3) in riferimento all'articolo 2 dello schema, che definisce l'ambito di applicazione della normativa, si ritiene opportuno che questo sia rimodulato sulla base delle specificità delle vie navigabili interne dell'Italia e della vigente normativa nazionale applicata alla flotta italiana della navigazione interna, avvalendosi della deroga totale o parziale che gli Stati membri possono adottare in base all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), della direttiva per le unità navali che navighino su vie interne non collegate alle vie navigabili di un altro Stato membro. Tale possibilità è confermata dal considerando n. 10, secondo cui *“gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di derogare alla presente 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”*.

In particolare, si ritiene opportuno escludere espressamente dal campo di applicazione dello schema di decreto le unità navali esistenti la cui chiglia sia stata impostata prima del 30 dicembre 2008, nonché di applicare alle navi esistenti la cui chiglia sia stata impostata dopo il 30 dicembre 2008, ma prima del 7 ottobre 2018, una regolamentazione specifica, corrispondente a quella già vigente per le medesime navi, e di prevedere l'applicazione della nuova disciplina prevista dallo schema di decreto alle sole unità navali nuove, la cui chiglia sia cioè stata impostata successivamente al 7 ottobre 2018.

Tale modulazione temporalmente differenziata dell'applicazione della normativa è coerente con l'impostazione già data dal legislatore nazionale con il decreto legislativo n. 22 del 2009, di attuazione della direttiva 2006/87/CE. In tal modo, senza pregiudicare l'applicazione della nuova direttiva, anzi in un certo qual senso valorizzando le parti di essa che lasciano discrezionalità agli Stati membri che hanno particolari conformazioni geografiche (come l'Italia), si garantisce anche l'affidamento ingenerato negli operatori del settore nella stabilità della normativa loro applicabile.

4) in riferimento all'articolo 2, comma 2, dello schema, si ritiene opportuno prevedere che la normativa non si applichi a tutte le navi traghetto, come previsto dalla direttiva, al fine di escludere anche quelle in servizio nei laghi e non solo quelle che effettuano il collegamento tra le sponde opposte di fiumi o canali, anche a fini di coerenza con la definizione prevista all'articolo 3, comma 1, lettera q), dello schema secondo cui per navigazione interna si intende la navigazione su laghi, fiumi canali e altre acque interne;

5) in riferimento all'articolo 2, comma 2, lettera e), dello schema, in linea con l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto ii), della direttiva, sono escluse dall'applicazione del decreto le navi addette alla navigazione marittima che navigano sulle vie d'acqua interne, provviste della certificazione marittima, *“quando entrano temporaneamente nelle acque interne”*. In considerazione delle specificità loro proprie, valuti tuttavia la Commissione di merito l'opportunità di escludere dall'applicazione della normativa le unità da diporto, già assoggettate alla certificazione di sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 171 del 2005;

6) al fine di potenziare i collegamenti tra il sistema nazionale idroviario interno e i corridoi europei e la rete transeuropea di vie navigabili, andrebbe effettuata una ricognizione complessiva di tutte le vie navigabili interne e di quelle che potenzialmente potrebbero diventarlo, attivando – in quest'ultimo caso – le appropriate procedure per consentirlo, anche effettuando gli opportuni investimenti.

Elena Testor