

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3503

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **CRIVELLARI**

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

Presentata il 18 dicembre 2015

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il trasporto fluviale è poco utilizzato in Italia perché il nostro Paese non ha una rete estesa di canali navigabili, per il costo elevato del servizio sulle idrovie esistenti, per la complessità e l'inefficienza delle connessioni tra le diverse modalità di trasporto e perché per molti anni si è investito sul trasporto su gomma e sulle infrastrutture complementari (strade e autostrade).

La consapevolezza della gravità dell'inquinamento ambientale e atmosferico e il costo delle esternalità conseguenti al trasporto di merci su gomma hanno accresciuto l'interesse verso modalità di trasporto con minore impronta ambientale.

Molti sono i vantaggi del trasporto fluviale, in particolare quando è integrato ad altre modalità di trasporto.

Oltre ai vantaggi propri del trasporto combinato con altre modalità, il trasporto fluviale offre vantaggi specifici:

1) l'idroviario permette di trasportare un carico maggiore rispetto alle altre modalità (le navi possono trasportare 127 tonnellate di merci per litro di combustibile contro le 97 tonnellate della rete ferroviaria e le 50 tonnellate di quella stradale);

2) l'idrovia garantisce una maggiore affidabilità in termini di puntualità del servizio perché non soffre dei problemi di congestione propri del trasporto stradale e ferroviario e può essere utilizzata tutti i giorni della settimana nelle 24 ore;

3) le navi sono più sicure di altri mezzi di trasporto: le navi che trasportano

merci pericolose sono dotate di doppio scafo, gli incidenti nella navigazione interna sono molto rari; il sistema dei servizi di informazione fluviale [*River Information Service* (RIS) nella denominazione anglosassone], istituito dalla presente proposta di legge, punta a eliminare molti dei rischi connessi alla navigazione fluviale, contribuendo così a ridurre anche i relativi costi di assicurazione;

4) alcune navi dedicate al trasporto fluviale sono dotate di sistemi che aspirano i fumi prima che vengano a contatto con l'aria esterna;

5) il trasporto via fiume implica un ridotto ammontare di oneri connessi alle externalità: il trasporto stradale genera il 91,5 per cento di tali oneri, il trasporto aereo il 6 per cento, quello ferroviario il 2 per cento la navigazione interna solo lo 0,5 per cento; inoltre, nel trasporto fluviale vi è un consumo di combustibile per tonnellata di merce trasportata inferiore a quello relativo ad altre modalità; il fluviale è dunque uno dei trasporti più sostenibili (un vantaggio che cresce nel tempo grazie all'impiego, sempre più diffuso, di navi con motori sempre più efficienti).

I costi esterni (per inquinamento, incidenti, congestione, rumore eccetera) del trasporto fluviale, distinto dal marittimo, sono notevolmente inferiori al trasporto stradale e ferroviario; si calcola che con il trasporto fluviale – rispetto all'alternativa stradale – la collettività risparmi 603 euro di costi esterni per ogni viaggio.

I benefici sia di natura economica che ambientale della navigazione interna accrescono i vantaggi complessivi dell'intermodalità, in particolare delle idrovie che si trovano al centro di importanti flussi commerciali e che sono collegate in modo efficiente con la rete ferroviaria, stradale e marittima.

La rete navigabile interna in Europa è composta da idrovie, collegate tra loro e con tutte le più importanti città e aree produttive del cuore dell'Europa; l'intero sistema mette in comunicazione Olanda, Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e

Austria, si estende ai Paesi dell'est Europa, verso il mar Nero e, attraverso la connessione con il fiume Volga, arriva fino al mar Caspio. In Olanda il trasporto idroviario movimentata circa il 43 per cento del totale delle merci misurate in tonnellata per chilometro (tonn/km). In Italia il trasporto per vie d'acque interne è limitato, ma ha significative potenzialità: basti pensare che dopo l'inaugurazione, nella primavera-estate del 2002, della tratta di 130 chilometri che collega il mare con i laghi di Mantova, in soli due anni la quantità di merci trasportata è passata dalle 47.265 tonnellate del 2002, alle 218.864 tonnellate del 2004 (l'equivalente di 70.000 camion).

I «servizi d'informazione fluviale» (RIS) conformi alla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, sono i servizi d'informazione armonizzati di supporto alla gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna, comprese, ove tecnicamente fattibile, le interfacce con altri modi di trasporto. I RIS comprendono servizi quali informazioni sui canali, informazioni sul traffico, gestione del traffico, supporto alla prevenzione di incidenti, informazioni sulla gestione dei trasporti, statistiche e servizi doganali nonché diritti per l'utilizzo delle vie navigabili e tasse portuali.

Il recepimento delle disposizioni essenziali della citata direttiva – previsto dalla presente proposta di legge – consentirà di introdurre nel nostro Paese una disciplina tecnicamente evoluta e aggiornata dei collegamenti nave-terra e terra-nave nella navigazione interna.

Il sistema RIS prevede infatti l'applicazione delle migliori tecnologie in materia di comunicazione mobile, di posizionamento e di localizzazione satellitare e di rilevazioni radar; considerando che negli altri Paesi europei – dove la navigazione fluvio-marittima è molto più sviluppata – sono presenti sistemi avanzati, è necessario – in tempi brevi – applicare in tutta la rete idroviaria italiana un sistema con caratteristiche analoghe a quelli adottati in Europa, anche per favorire lo sviluppo di

un sistema transfrontaliero di trasporto integrato per vie navigabili interne.

Le applicazioni del sistema RIS al trasporto idroviario sono numerose e hanno un effetto moltiplicatore dei vantaggi specifici del trasporto idroviario; in particolare:

a) accrescono l'efficienza nella programmazione dei viaggi, riducendo i tempi di attesa e le disfunzioni del trasporto fluviale, anche grazie all'adeguamento delle velocità poiché garantiscono piena interoperabilità e interfaccia di informazione con tutti i soggetti della catena di approvvigionamento, i servizi RIS integrano le idrovie nella catena di trasporto intermodale;

b) con il sistema RIS il trasporto idroviario si adegua all'evoluzione tecnologica e allo sviluppo dell'ingegneria gestionale dei sistemi logistici e della catena di approvvigionamento, facilitando l'integrazione delle idrovie nei flussi di trasporto intermodale, condizione necessaria per aumentare la quota del trasporto fluviomarittimo nei collegamenti merci;

c) consentono di sviluppare il trasporto per vie navigabili interne in maniera più trasparente, affidabile, flessibile e accessibile;

d) l'applicazione del sistema RIS e la realizzazione di interventi di sviluppo della logistica sulla rete idroviaria a costi sostenibili e nel pieno rispetto delle compatibilità ambientali rendono il trasporto idroviario attraente sotto il profilo dei costi e dell'efficienza e consentono una gestione moderna della catena di approvvigionamento;

e) favoriscono una migliore programmazione e una più efficiente gestione del traffico fluviale;

f) accrescono la sicurezza e rendono il trasporto più rapido ed efficiente, soprattutto quando si tratta di merci pericolose;

g) le autorità preposte alla disciplina del traffico e i comandanti delle imbarcazioni hanno, con il sistema RIS, un corredo di informazioni molto più ampio e puntuale, essenziale soprattutto quando è necessario assumere tempestivamente decisioni strategiche.

Per incrementare l'efficienza e la sicurezza della navigazione e dei trasporti fluviali la presente proposta di legge, all'articolo 1, prescrive che tutti i veicoli destinati alla navigazione promiscua siano dotati del sistema RIS Italia, realizzato a norma della direttiva 2005/44/CE e in conformità al progetto di cui alla decisione della Commissione europea C(2011)4583 del 28 giugno 2011.

Si autorizza uno stanziamento di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per rendere possibile l'installazione del sistema RIS e dei relativi sottosistemi, per garantirne l'interoperabilità con i sistemi informativi marittimi e con quelli relativi ad altri modi di trasporto, e per sostenere le spese necessarie all'installazione e alla organizzazione dei RIS armonizzati di supporto alla gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna.

Nel contempo, per agevolare l'armamento delle imbarcazioni con i necessari dispositivi di bordo per la ricezione e l'utilizzo del sistema RIS, per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 si prevede la concessione di un finanziamento a fondo perduto, assegnato mediante *voucher* di importo non superiore a 3.000 euro, nel rispetto dei limiti di cui al regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione europea, del 18 dicembre 2013.

Per un effettivo sviluppo del sistema fluviomarittimo è essenziale migliorare l'indice di navigabilità nella rete di navigazione interna di carattere internazionale e incrementare la capacità e la frequenza dei servizi di trasporto nell'unità di tempo: per questo è necessario intervenire sia sulle infrastrutture, con l'adeguamento delle sagome agli *standard* definiti dalla classificazione operata dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT)

sia sull'aggiornamento tecnologico dei natanti, in modo tale da garantire anche completa interoperabilità con i sistemi di trasporto containerizzati in acque fluviali, marittime e promiscue. Per i necessari interventi, si autorizza la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

Il decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazione, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dispone un'autorizzazione di spesa quindicennale a carico dello Stato di 20 milioni di euro, fino al 2021, per il potenziamento dell'intermodalità e per lo sviluppo delle catene logistiche, delle « autostrade del mare » e del cabotaggio marittimo; l'articolo 4 della proposta prevede che si possa attingere a tali risorse anche per il finanziamento di interventi per lo sviluppo del trasporto fluviomarittimo.

Le merci caricate sui carri ferroviari e sui veicoli che accedono alle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali, nonché le merci contenute nei contenitori caricati su navi portacontenitori che collegano i porti nazionali sono esenti dalla tassa erariale e da quella portuale; per incentivare il trasferimento delle merci dalla navigazione marittima a quella interna l'articolo 5 dispone l'estensione di tali benefici fiscali anche alle merci caricate sulle navi adibite alla navigazione interna che effettuino la navigazione fluviomarittima.

A norma dell'articolo 46 del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011 (cosiddetto « SalvaItalia »), per promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici mediante intese tra regioni, province, comuni interessati e gestori delle infrastrutture ferroviarie, finalizzate all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali in modo tale che, nell'individuare la destinazione d'uso delle aree, sia data priorità alla creazione di sistemi logistici portuali. All'articolo 6 della proposta si prevede che le autorità portuali possano costituire tali sistemi logistici me-

diate intese anche quando intendano promuovere, nei porti interni, la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra il porto e le aree retro portuali.

L'articolo 7 della proposta reca modifiche all'articolo 24 del codice della navigazione e altre disposizioni in materia di navigazione promiscua. In particolare si prevede che le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, siano tenute ad osservare le sole norme di polizia portuale e della navigazione interna nonché le ordinanze di polizia marittima e siano sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima. Nel medesimo articolo 7, al comma 2, lettera *a*), si dispone che entro un mese dall'entrata in vigore della legge il Governo provvede a modificare l'articolo 4 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione – parte marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, allo scopo di prevedere che la navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estenda alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione. Entro il medesimo termine il Governo dovrà anche provvedere a modificare il regolamento della navigazione interna, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631, al fine di prevedere che: 1) la navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estende alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione; 2) la navigazione, anche in convoglio, di navi addette alla navigazione interna si estende alle acque marittime in relazione alle esigenze della navigazione, sino a 5 miglia di distanza dalla costa; 3) con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite le rappresentanze delle categorie interessate, sono stabilite le prescrizioni per la sicurezza e la tutela dell'ambiente marino e fluviale sia nella navigazione di navi addette alla navigazione marittima, che si estende alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione, sia nella navigazione, anche in

convoglio, di navi addette alla navigazione interna che si estende alle acque marittime in relazione alle esigenze della navigazione, sino a 5 miglia di distanza dalla costa.

All'articolo 8, si interviene in materia di tassazione dei prodotti energetici nella navigazione interna. Il testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, nella tabella A, che elenca gli impieghi dei prodotti energetici che comportano l'esenzione dall'accisa o l'applicazione di un'aliquota ridotta, al punto 3, individua, tra questi, gli « impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, compresa la pesca, con esclusione delle imbarcazioni private da diporto, e gli impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque interne, limitatamente al trasporto delle merci, e per il dragaggio di vie navigabili e porti ». Con il citato articolo 8, « gli impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque interne », oggi limitati al trasporto delle merci, sono estesi anche alla pesca e al trasporto dei passeggeri a scopo commerciale.

L'articolo 9 ha lo scopo di semplificare le procedure amministrative di arrivo e partenza nella navigazione fluvio-marittima prevedendo nei porti interni la presentazione dei medesimi formulari che le navi sono tenute a presentare in un porto marittimo nazionale o europeo a norma dell'articolo 24 del codice, che, tra l'altro, impone l'osservanza delle norme di polizia.

I formulari FAL numeri 1, 2 e 7, presentati all'arrivo o in partenza dal porto interno, forniscono infatti tutte le informazioni richieste dall'articolo 184 del codice nonché le notizie necessarie per la tutela dell'ambiente, sia dal punto di vista della prevenzione che della migliore gestione di situazioni di emergenza (di particolare rilievo – a questo proposito – il previsto obbligo di presentazione del formulario n. 7 « Dichiarazione di merci pericolose »).

In tal modo si rende più celere e fluido il transito del trasporto marittimo verso l'entroterra e, in generale la navigazione fluvio-marittima, contribuendo a ridurre in

misura significativa la congestione nei porti e intorno ai porti.

All'articolo 10 si dispone la modifica dell'articolo 317 del codice della navigazione, al fine di semplificare e rendere uniforme la disciplina per la formazione delle tabelle di armamento nella navigazione interna, di competenza dello Stato, attraverso lo strumento del decreto ministeriale. Il decreto dovrà tenere conto delle differenti modalità di navigazione (ad esempio, navigazione effettuata esclusivamente lungo i canali; navigazione lacuale; navigazione fluvio-marittima) – sentite le rappresentanze delle categorie interessate – ai fini della determinazione del numero minimo di componenti l'equipaggio, anche in relazione all'esigenza di contenere il personale imbarcato e i costi di esercizio delle compagnie di navigazione.

L'articolo 11 reca disposizioni in merito alle competenze e ai requisiti necessari per il ruolo di ufficiale di coperta della navigazione nelle idrovie interne e per i comandanti nella navigazione litoranea.

Tali modifiche subordinano il conseguimento delle abilitazioni di coperta (comandante e ufficiale di coperta) a un mese di addestramento in navigazione nelle idrovie interne; alla conoscenza delle norme di navigazione sulle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna), a una specifica competenza in merito alle caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico nonché alla conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici.

Con tali disposizioni si intende contribuire alla soluzione del problema della carenza di personale marittimo in possesso delle conoscenze tecniche minime necessarie per una più sicura conduzione della unità marittima nelle idrovie interne, creando, nel contempo, le condizioni per un'adeguata rotazione del personale. È previsto l'adeguamento, a tale fine, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 2011.

Con l'articolo 12 sono dettate norme utili a una più completa formazione di alcune figure professionali impiegate nella navigazione, allo scopo di garantire per il personale imbarcato con ruoli di responsabilità le competenze tecniche minime necessarie per una più efficace tutela del-

l'ambiente e della sicurezza nella navigazione. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge, è disposta la modifica e l'aggiornamento del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 luglio 1959, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 1959.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Servizi di informazione fluviale).

1. Al fine di incrementare l'efficienza e la sicurezza della navigazione e dei trasporti fluviali, tutti i veicoli natanti nelle zone di navigazione promiscua che, ai sensi dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996, reso esecutivo dalla legge 27 gennaio 2000, n. 16, di seguito denominato « accordo europeo », comprendono le acque costiere fino a 3 miglia dalla costa, le acque dei porti marittimi, le foci dei fiumi, per la parte marittima, e i canali e le zone di navigazione della Laguna veneta, sono dotati del sistema di servizi di informazione fluviale (RIS) Italia, realizzato ai sensi della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, e in conformità al progetto di cui alla decisione della Commissione europea C(2011)4583 del 28 giugno 2011.

2. Per lo sviluppo del sistema completo dei RIS di cui al comma 1 e dei relativi sottosistemi, per garantire interoperabilità con i sistemi informativi marittimi e con quelli relativi ad altri modi di trasporto, nonché per l'installazione e l'organizzazione dei RIS armonizzati di supporto alla gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

3. Per dotare le imbarcazioni che usufruiscono dei RIS dei necessari dispositivi di bordo e dei *software* previsti dal sistema RIS Italia, per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 è concesso un finanziamento a fondo perduto, tramite *voucher* di importo non superiore a 3.000 euro, nel rispetto dei limiti di cui al regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, con un onere per il

bilancio dello Stato non superiore a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Entro il 31 gennaio 2016, il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, definisce le modalità e i criteri per l'assegnazione dei finanziamenti di cui al presente comma.

ART. 2.

(Sviluppo del sistema fluviomarittimo).

1. Al fine di migliorare l'indice di navigabilità nella rete di navigazione interna di carattere internazionale, ai sensi dell'accordo europeo, la capacità e la frequenza dei servizi di trasporto nell'unità di tempo, mediante adeguamento delle sagome delle infrastrutture agli *standard* definiti dalla classificazione operata dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT) e mediante aggiornamento tecnologico dei natanti, nonché per garantire la completa interoperabilità con i sistemi di trasporto containerizzati in acque fluviali, marittime e promiscue, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

ART. 3.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge sono definiti:

a) RIS: i servizi di informazione armonizzati per la navigazione interna, comprese le interfacce con altri modi di trasporto, che forniscono dati essenziali sul traffico, sul trasporto, sui canali, sui servizi doganali, sui diritti per l'utilizzo delle vie navigabili, sulle tasse portuali, per la prevenzione di incidenti;

b) dati essenziali sui canali di cui alla lettera *a)*: le informazioni geografiche, idrologiche e amministrative sulle vie navigabili (canali);

c) informazioni tattiche sul traffico: le informazioni in tempo reale sulle con-

dizioni del traffico e sul contesto ambientale aventi un'incidenza immediata sulle decisioni operative di navigazione degli utenti dei RIS;

d) informazioni strategiche sul traffico: le informazioni aventi un'incidenza a medio e a lungo termine sulle decisioni operative di navigazione degli utenti dei RIS;

e) applicazione RIS: la fornitura di servizi d'informazione fluviale per mezzo di sistemi dedicati;

f) centro RIS: il luogo in cui gli operatori gestiscono i RIS;

g) utenti dei RIS: i soggetti interessati a ricevere servizi d'informazione armonizzati per la navigazione interna, quali, ad esempio, comandanti delle navi, operatori dei RIS, gestori di chiuse o di ponti, autorità fluviali, operatori portuali e di terminali, gestori della flotta, spedizionieri e agenti marittimi, nonché operatori dei centri di prevenzione incidenti e dei servizi di soccorso;

h) interoperabilità: la capacità del sistema RIS Italia di cooperare e di scambiare in modo completo e affidabile informazioni o servizi mediante interazione, scambio e riutilizzo delle informazioni anche tra sistemi non omogenei, con l'obiettivo di conseguire un elevato grado di sinergia, servizi e funzionalità nuovi;

i) RIS armonizzati: i RIS con contenuto, formato e frequenza di scambio di dati omogenei tra utenti dei RIS dell'Unione europea che hanno accesso agli stessi RIS e alle medesime informazioni.

ART. 4.

(Estensione alla navigazione interna dei benefici per l'intermodalità).

1. Al comma 2-ter dell'articolo 3 del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole: « con particolare riferimento alle « autostrade del mare » sono inserite le seguenti: « e al trasporto fluviomarittimo ».

ART. 5.

(Incentivi al trasferimento delle merci dalla navigazione marittima a quella interna).

1. Al comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153, dopo le parole: « alle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali, » sono inserite le seguenti: « le merci caricate sulle navi adibite alla navigazione interna che effettuano la navigazione fluviomarittima ».

ART. 6.

(Infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali).

1. Al comma 1 dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo le parole: « infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, » sono inserite le seguenti: « anche nei porti interni, ».

ART. 7.

(Modifica dell'articolo 24 del codice della navigazione e altre disposizioni in materia di navigazione promiscua).

1. L'articolo 24 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 24. — *(Navigazione promiscua).* — Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare esclusivamente norme di polizia portuale e della navigazione interna nonché le ordinanze di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.

Le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare esclusivamente le norme di polizia in vigore per tali acque e sono

sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna ».

2. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede a modificare:

a) l'articolo 4 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione - parte marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, prevedendo che la navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estenda alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione;

b) l'articolo 4 del regolamento della navigazione interna, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631, prevedendo che:

1) la navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estenda alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione;

2) la navigazione, anche in convoglio, di navi addette alla navigazione interna si estenda alle acque marittime in relazione alle esigenze della navigazione, fino a 5 miglia di distanza dalla costa;

3) con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite le rappresentanze delle categorie interessate, siano stabilite le prescrizioni per la sicurezza e per la tutela dell'ambiente marino e fluviale nella navigazione di cui ai numeri 1) e 2).

ART. 8.

(Modifica alla tabella A allegata al testo unico dei cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in materia di tassazione dei prodotti energetici nella navigazione interna).

1. Al punto 3 della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e

amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, dopo le parole: « trasporto merci, » sono inserite le seguenti: « alla pesca e al trasporto dei passeggeri a scopo commerciale, ».

ART. 9.

(Modifica all'articolo 184 del codice della navigazione, in materia di arrivo e partenza della navigazione promiscua).

1. All'articolo 184 del codice della navigazione, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le navi che effettuano la navigazione promiscua adempiono alle formalità di arrivo e di partenza esclusivamente attraverso la presentazione dei formulari FAL numeri 1, 2 e 7 di cui all'articolo 179 ».

ART. 10.

(Modifica all'articolo 317 del codice della navigazione in materia di composizione e di forza minima degli equipaggi della navigazione interna).

1. Il terzo comma dell'articolo 317 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi della navigazione interna sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto delle differenti modalità di navigazione e sentite le rappresentanze delle categorie interessate ».

ART. 11.

(Disposizioni per gli ufficiali di coperta della navigazione nelle idrovie interne e per i comandanti nella navigazione litoranea).

1. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 4, comma 2, lettere *d*) e *g*), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, pubblicato

nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 16 settembre 2011, per conseguire l'abilitazione di ufficiale di coperta:

a) è necessario aver effettuato un mese di addestramento in servizio di coperta nella navigazione nelle idrovie interne;

b) è necessaria la conoscenza:

1) delle norme di navigazione nelle idrovie interne e, in particolare, del codice europeo delle vie di navigazione interna (CEVNI);

2) delle caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico;

3) delle carte nautiche e dei documenti nautici.

2. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 7, comma 2, lettera d), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 16 settembre 2011, per conseguire l'abilitazione di comandante per la navigazione litoranea è necessario aver effettuato un mese in servizio di guardia in navigazione in coperta nelle idrovie interne.

3. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, a modificare il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 16 settembre 2011, al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente articolo.

ART. 12.

*(Titoli professionali
della navigazione interna).*

1. Fermo restando quanto previsto dal decreto del Ministro per i trasporti 21 luglio 1959, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 19 settembre 1959, i programmi di esame per il conseguimento

dei titoli professionali della navigazione interna devono comprendere:

a) la conoscenza del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg);

b) la conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici per la navigazione marittima.

2. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, a modificare il decreto del Ministro per i trasporti 21 luglio 1959, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 19 settembre 1959, al fine di adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0039690