



## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di modifica della direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità

- **Codice della proposta:** COM (2024) 33 final del 31/01/2024
- **Codice interistituzionale:** 2024/0011(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

La proposta COM (2024) 33 *final* del 31/01/2024 è diretta a modificare la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (River Information Service - RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità. La vigente direttiva prevede l'introduzione dei RIS, «servizi d'informazione fluviale» (River Information Services - RIS). Trattasi di servizi d'informazione armonizzati di supporto alla gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna, comprese, ovunque tecnicamente fattibile, le interfacce con altri modi di trasporto. La finalità della vigente direttiva è quella di stabilire le norme per l'introduzione e l'uso, nella Comunità, di servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne, allo scopo di accrescerne la sicurezza, la protezione, l'efficacia e la compatibilità ambientale e di facilitare l'interfacciamento con altri modi di trasporto.

L'articolo 2 della vigente direttiva prevede che le disposizioni si applicano in tutte le vie navigabili interne degli Stati membri collegate mediante una via navigabile (internazionale) ad una via navigabile di un altro Stato membro. L'applicazione della direttiva è, pertanto, facoltativa per gli Stati membri che abbiano vie navigabili interne e porti interni non rientranti nel predetto campo di applicazione.

La proposta di modifica in argomento sostituisce il paragrafo 1 dell'articolo 2 della direttiva 2005/44/CE con il seguente: *“La presente direttiva si applica ai fini dell'introduzione e del funzionamento dei RIS per tutte le vie navigabili interne e i porti interni degli Stati membri facenti parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio”.*

Ciò determina che il nuovo ambito di applicazione rende obbligatorio il recepimento della direttiva anche per l'Italia, in quanto gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 contengono vie

navigabili interne e porti interni italiani.

L'adozione del sistema RIS, a livello di servizi forniti, da un lato consente ai naviganti di disporre di informazioni di carattere geografico, idrografico ed amministrativo (livello dell'acqua, orari di apertura/chiusura dei canali, ecc.), dall'altro permette alle Autorità competenti di raccogliere dati per la definizione di politiche e strategie per una gestione più efficiente della rete fluviale e delle infrastrutture disponibili, di incrementare i livelli di sicurezza attraverso la geo localizzazione e la registrazione delle unità navali.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

L'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) funge da base giuridica per l'adozione della legislazione dell'UE relativa a una politica comune dei trasporti. Nell'ambito di tale quadro giuridico, l'UE promuove una diffusione coordinata e armonizzata delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione sulle vie navigabili interne che contribuisca ad aumentare la sicurezza e l'efficienza del trasporto per vie navigabili interne, anziché affidarsi esclusivamente all'azione non coordinata dei singoli Stati membri.

### **2. Rispetto del principio di sussidiarietà**

La necessità di un'azione dell'UE è stata riconosciuta dal momento che, dall'adozione della direttiva RIS, i servizi di informazione sono stati sviluppati a ritmi diversi e con tecnologie e applicazioni differenti in tutta Europa, con ripercussioni e criticità per i viaggi transfrontalieri.

### **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

Le modifiche previste dalla proposta di direttiva in esame appaiono coerenti con le finalità complessive e sembrano introdurre limitati oneri a carico del bilancio dello Stato derivanti principalmente dalla necessità di creare una struttura di coordinamento nazionale che gestisca il controllo e il trattamento dei dati.

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

In Italia, benché non fosse necessario recepire la direttiva 2005/44/CE, il sistema RIS è stato già parzialmente implementato.

Nell'ambito del Progetto RIS, cofinanziato dal Programma TEN-T 2007-2013, è stato sviluppato un prototipo, testato su 15 unità navali, conforme ai requisiti funzionali del Sistema stesso al fine di valutarne la fattibilità ed efficacia in termini di supporto alla gestione dell'idrovia. Nell'ambito del Progetto RIS II, cofinanziato dal CEF 2014-2020, è stato aggiornato il livello tecnologico del Sistema RIS per renderlo conforme ai Sistemi RIS europei, con l'intento di sviluppare e valorizzare la navigazione interna.

Il traffico fluviale che gioverebbe di questi sistemi RIS è abbastanza limitato non essendovi in Italia vie navigabili interne a carattere transfrontaliero.

Per quanto riguarda l'andamento dei traffici, si rileva che in mancanza di un sistema omogeneo di raccolta ed elaborazione dati che permetta una lettura chiara ed univoca dei *trend* di sviluppo dei traffici, l'analisi viene presentata mediante una metodologia di raccolta dati elaborati dal MIT su quelli forniti da Regioni ed Aziende di settore. Secondo l'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci elaborati da Rete Autostrade Mediterranee (RAM S.p.A.), società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2019 sono stati trasportati 158.515 passeggeri ed il numero è comprensivo del TPL di Venezia e del trasporto passeggeri lacuale. Per quanto riguarda le merci, le tonnellate trasportate risultano essere 287.519t.

## **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

Benché il nuovo campo di applicazione della direttiva abbia riflessi limitati alle poche vie navigabili presenti in Italia, il progetto RIS, come detto già in parte implementato, potrebbe ulteriormente sviluppare e valorizzare la navigazione interna.

## **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

La proposta di modifica del campo di applicazione della direttiva 2005/44/CE prevede un richiamo diretto agli allegati I e II del Reg. (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale rimando, da un lato rende obbligatorio il recepimento della direttiva anche in Italia, dall'altro include nel campo di applicazione tutte le vie d'acqua interne e tutti i "porti interni" elencati nei citati allegati I e II. Al riguardo, si ritiene opportuno evidenziare che la lista dei porti interni di cui al Reg. n. 1315/2013 risponde alle finalità precipue del regolamento stesso (pianificazione, sviluppo e funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti) e non si ritiene possa essere impiegata *in toto* per le finalità, diverse, della direttiva 2005/44/CE (istituzione di servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità). Ciò in quanto alcuni porti (esempio Ravenna, il cui porto non è collegato ad alcuna via d'acqua interna), pur potendo essere classificati come "porti interni" ai fini del citato Reg. 1315/2013, in realtà non consentono altro che una navigazione marittima e, pertanto, non dovrebbero essere inclusi nell'ambito di applicazione della direttiva 2005/44/CE.

Pertanto, si ritiene opportuno che, in fase negoziale, il rimando agli allegati I e II contenuto nella direttiva in argomento debba essere integrato da una definizione di "porto interno" quale porto interessato dalla navigazione su vie d'acqua interne.

## **C. Valutazione d'impatto**

### **1. Impatto finanziario**

Da un'analisi costi-benefici effettuata dalla Rete Autostrade Mediterranee (RAM S.p.A.) per valutare l'impatto generato dall'attuazione della direttiva RIS nell'impianto normativo nazionale è emerso che, con riguardo alla sostenibilità e alla opportunità dell'implementazione della direttiva, gli indici di riferimento evidenziano una convenienza a implementare la stessa. Detta convenienza è maggiormente sostenibile in presenza di un incremento di traffico, in particolare di quello passeggeri.

Inoltre, gli oneri previsti a carico del bilancio dello Stato appaiono limitati, derivanti principalmente dalla necessità di creare una struttura di coordinamento nazionale che gestisca il controllo e il trattamento dei dati.

### **2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

Con la modifica dell'articolo 2 sarà necessario il recepimento della direttiva.

In detta occasione, al fine di permettere la completa fruizione dei corridoi fluvio-marittimi si ritiene opportuno completare, altresì, la regolamentazione della navigazione in acque promiscue, intervenendo sulle disposizioni di cui all'art. 24 del codice della navigazione, all'art. 4 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione - parte marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e all'art. 4 del regolamento della navigazione interna, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631.

### **3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

La proposta di direttiva interviene per modificare alcune disposizioni della precedente direttiva 2005/44/CE, afferente, in ultima analisi, alla materia della sicurezza della navigazione in acque interne (art. 117, comma secondo, lettera h), materia rientrante nella competenza esclusiva dello Stato.

### **4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

Come già anticipato, con il recepimento della direttiva 2005/44/CE, come modificata dalla presente proposta, si renderà necessario creare una struttura di coordinamento nazionale che gestisca il controllo e il trattamento dei dati RIS.

### **5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

Secondo l'analisi costi-benefici di cui al paragrafo C-1, effettuata per valutare l'impatto generato dall'attuazione della direttiva RIS nell'impianto normativo nazionale, è stato stimato un aumento dei costi per gli armatori della navigazione interna in circa 6.000 euro/nave.

### **Altro**

//

Si omette l'invio della Tabella di corrispondenza, considerato che la Direttiva 2005/44/CE era facoltativa per lo Stato italiano e che non si è provveduto al suo recepimento con disposizioni normative interne.