

Coordinamento per lo sviluppo funzionale del sistema della navigazione interna-fluviomarittima del Nord Italia e Nord Adriatico



Proposta di riforma normativa per promuovere la Navigazione interna e fluviomarittima

Estratto dalla proposta di Piano della Navigazione Interna
del Nord Italia 2011





COORDINAMENTO ISTITUZIONALE:

Provincia di Mantova e Coordinamento per lo sviluppo funzionale del sistema della navigazione interna-fluviomarittima del Nord Italia e Nord Adriatico.

COORDINAMENTO TECNICO:

ALOT s.c.a.r.l. (*Chiara Bresciani*)

AUTORI:

Provincia di Mantova (*Roberto Grassi, Giancarlo Leoni, Giovanni Mazzieri, Emanuela Medeghini, Gabriele Negrini, Paola Rossetti*).

AIPO (*Luca Crose, Luigi Fortunato, Ivano Galvani, Luigi Mille, Marcello Moretti, Federica Pellegrini, Mirella Vergnani*),

Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (*Pietro Boscolo Nale, Oscar Nalesso*), **Consorzio Aussa Corno** (*Alberto Cozzi*),

Autorità Portuale di Venezia (*Alberto Lisatti, Riccardo Novello, James Orlandi*), **CONSVIPO** (*Giuseppe Moretto, Fabio*

Volpe), **Interporto di Rovigo** (*Giuseppe Fini*), **Provincia di Cremona** (*Giorgio Rodighiero, Maurizio Rossi*), **Provincia di**

Rovigo (*Paola Fantinato, Chiara Monesi, Roberto Todaro*), **Provincia di Reggio Emilia** (*Maurizio La Macchia, Eliana*

Porreca), **Rete Autostrade del Mare** (*Tommaso Affinita*), **Sistemi Territoriali S.p.A.** (*Alessandro Bonvicini*), **UNII-SCIP**

(*Mario Borgatti, Manuela Tommasi*).

ALOT s.c.a.r.l. (*Chiara Bresciani, Giorgio Casoni, Francesca Costa, Alessandro Maghella, Nikolina Mandic, Tiziana Massaro, Alberto Milotti, Guido Piccoli, Marco Popolizio, Elisa Sabbadini, Giuseppe Siciliano, Claudio Tonini, Roberto Zaglio*).

Hanno inoltre collaborato alla redazione del Piano Generale del Sistema Idroviario del Nord Italia:

Dott. Massimo Lazzarini ⁽¹⁾, *T-Bridge S.p.A.* ⁽²⁾, *A.S.T. Engineering s.r.l.* ⁽³⁻⁴⁻⁵⁻⁶⁾, *Ing. Giovanni Righini Consorzio Crema Ricerche* ⁽⁷⁾, *Essencial Supply Chain Architects Vremde e Vrije Universiteit Brussel* ⁽⁶⁻⁸⁾, *Arch. Paolo Sartor* ⁽⁶⁾, *Port of Koper* ⁽⁶⁾, *Dott. Danilo Stevanato* ⁽⁶⁾.

¹ Le vie navigabili interne turistiche del Sistema Idroviario Veneto – Padano – Cap.1.1.2.1

² Le reti autostrade del mare: sinergie con il Sistema Idroviario – Cap. 1.2.1.1

³ Il sistema Idroviario in Europa – Cap. 1.2.2

⁴ Veneto: pianificazione e programmazione regionale – Cap.1.4.3.6

⁵ Rete ecologica veneta – Cap. 1.5.4.1

⁶ Schede progettuali

⁷ Capacità di trasporto del Sistema Idroviario del Nord Italia – Cap. 1.3.7

⁸ Partecipazione all'Analisi Multicriteria (MCA)

PROVINCIA DI MANTOVA

Settore PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE, ENERGIA, CAVE, PORTI, NAVIGAZIONE TRASPORTI.

Sector PLANNING, PLANNING, ENERGY, CAVE, PORTS, NAVIGATION TRANSPORT.

Via Principe Amedeo, 30/32 · I- 46100 Mantova · Italy

Tel +39/0376/401464 - Fax +39/0376/204326

Web <http://www.provincia.mantova.it>

A.L.O.T. s.c.a r.l.

AGENZIA DELLA LOMBARDIA ORIENTALE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA

AGENCY OF EAST LOMBARDY FOR TRANSPORTS AND LOGISTICS

Via Cipro, 16 · I- 25124 Brescia · Italy

Tel +39/030/2477956 - Fax +39/030/2427735

Web <http://www.alot.it> - P.IVA e C.F. 03057190989



Ed inoltre in veste di decision makers e stakeholders rilevanti:

Abibes S.p.A. (Alessandro Frau), **AIPO** (Sandro Campanini), **Arvedi S.p.A.** (Francesco Chiappari), **Belleli Energy CPE s.r.l.** (Donata Bosco), **Cargill Pargnan S.p.A.** (Andrea Briccoli), **Confindustria** (Cesare Trevisani), **DG-MOVE** (Cesare Bernabei), **ENAC** (Gianpaolo Basoli), **Fercargo** (Guido Porta), **Gruppo Saviola** (Simone Gozzi), **IES Italiana S.p.A.** (Davide Nebbia), **Interporto Porto Levante** (Luigi Savio), **Katoen Natie S.p.A.** (Verwimp Dirk), **Marcegaglia S.p.A.** (Mario Leoni), **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** (Domenico Impagliazzo), **MTA S.p.A.** (Marco Bergonzi), **Parlamento Europeo** (Antonio Cancian), **Promo Logistica** (Christofer Harris), **Provincia di Novara** (Benedetta Baraggioli, Luca Bona), **Provincia di Rovigo** (Giuliana Gulmanelli), **Regione Emilia Romagna** (Cristina Bianchi, Alfredo Peri), **Regione Friuli Venezia Giulia** (Piera Beuzer, Fanny Codarin, Riccardo Riccardi, Daniela Sinigoj), **Regione Lombardia** (Raffaele Cattaneo, Folco Ciulli, Marco Novelli), **Regione Piemonte** (Barbara Bonino, Eugenia Molinar Min), **Regione Veneto** (Adriano Cella, Renato Chisso, Nicola Salvatore), **SAIB S.p.A.** (Giuseppe Conti), **Sistemi Territoriali S.p.A.** (Gian Michele Gambato), **SOGRAF** (Giovanni Mazza), **Xodo Costruzioni s.r.l.** (Pierluigi Panizza).

PROVINCIA DI MANTOVA

Settore PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE, ENERGIA,
CAVE, PORTI, NAVIGAZIONE TRASPORTI.

Sector PLANNING, PLANNING, ENERGY, CAVE,
PORTS, NAVIGATION TRANSPORT.

Via Principe Amedeo, 30/32 · I- 46100 Mantova · Italy

Tel +39/0376/401464 - Fax +39/0376/204326

Web <http://www.provincia.mantova.it>

A.L.O.T. s.c.a r.l.

**AGENZIA DELLA LOMBARDIA ORIENTALE PER I TRASPORTI E
LA LOGISTICA**

**AGENCY OF EAST LOMBARDY FOR TRANSPORTS AND
LOGISTICS**

Via Cipro, 16 · I- 25124 Brescia · Italy

Tel +39/030/2477956 - Fax +39/030/2427735

Web <http://www.alot.it> - P.IVA e C.F. 03057190989

MASTER PLAN OF THE NORTHERN ITALY WATERWAY SYSTEM

ABSTRACT

Background

The Plan aims to provide a framework for the implementation of the global project for the development of the Northern Italy inland waterways (from the Venice Sea Port to Cremona Inland Port) with a mid-term perspective.

The Plan takes into account not only the planning of infrastructural interventions to overcome bottlenecks and adaptation to class V of the waterway, but also a logistic analysis of the whole supply chain, including the multimodal nodes and the waterway as part of a trans European axis interchanging with railways (PF1 and PP6) and MoS (PP21) in the Adriatic Sea, as well as its connection to the rail/road Berlin/Palermo axis.

The Plan considers fluviomaritime navigation issues, short sea shipping, fleet development programmes and River information Services development. The need for a comprehensive plan has been raised by the local and regional port and the waterway authorities that have subscribed to the agreement for a coordination other Northern Italy waterway system.

Objective

The overall objective of the Plan is to represent an instrument able at the same time to define a strategy for the development of inland navigation for the next decades, but also to be modified and adapted at the necessities implemented by the stakeholders in the management of the waterway.

The strategy points at making the inland waterways of Northern Italy more attractive as a logistics and transport infrastructure. This is pursued through the improvement of the overall planning and the coordination of operational activities and investment roadmaps, by joining all existing local plans and projects in a unique framework. The farthest objective is also to extend the reach of the Northern Italy Waterway System to the Adriatic Sea, enhancing a new corridor up to Greece and further to the Black Sea, one of the main export area of Mediterranean Sea to North Italy.

Result

The output is a strategic action plan including;

- analysis of surveys results and identification of current bottlenecks (not only infrastructural, also possibly legal, regulatory, environmental, commercial or operational);
- a strategy including short-mid-long term objectives;
- the methodology
- the action programme including: (i) a list of priority projects, synthetically
- described in factsheets; (ii) a list of pilot projects, described more in detail, including feasibility study, timetable, financial perspective; (iii) a monitoring plan

The Plan is based on desktop studies, on on-field research and it provides for consultation with stakeholders and investors; it results into a scenario definition and an set of recommendations for actions.

EXECUTIVE SUMMARY

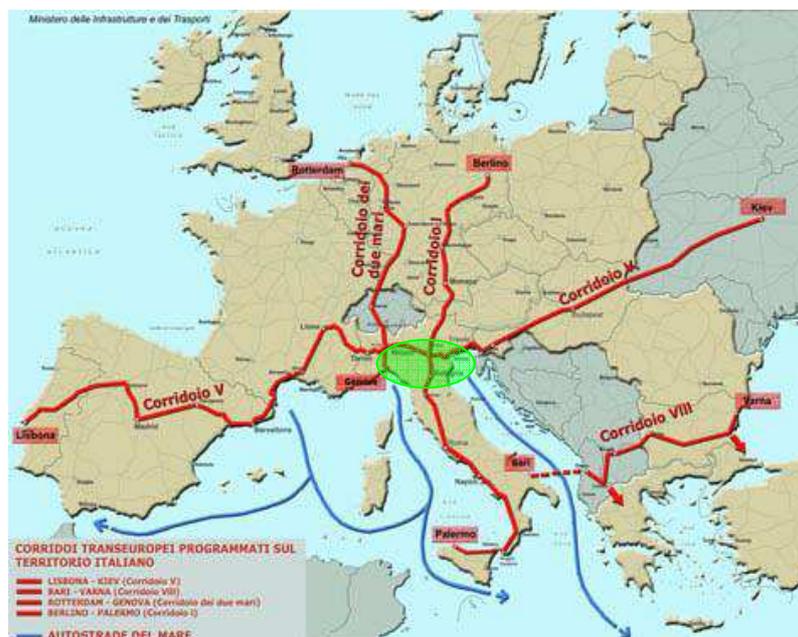
Introduzione

L'aumento dei costi esterni derivanti dalla preponderanza del trasporto su strada rispetto alle altre modalità, rende fondamentale lo shift modale verso modi di trasporto più sostenibili come la ferrovia e vie navigabili interne, per promuovere uno sviluppo competitivo e sostenibile delle attività economiche, in conformità con il politiche europee sui trasporti, in particolare la rete TEN-T e il programma NAIADES.

La via d'acqua ed i porti, in particolare, rappresentano una reale alternativa, considerando che possono costituire collegamenti intermodali non solo tra acqua, strada e rotaia, ma anche direttamente tra strada e rotaia come terminal intermodali.

Il sistema idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico rappresenta una interessante opportunità di collegare le attività industriali di una delle regioni più sviluppate in Europa, la pianura Padana, al mare, con attraverso una connessione est-ovest, attraverso un dialogo continuo tra il Nord Italia del sistema porti fluviali a ovest, e i porti dell'Adriatico settentrionale ed esteri ad est.

Figura 1 Localizzazione del sistema idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico tra i corridori europei

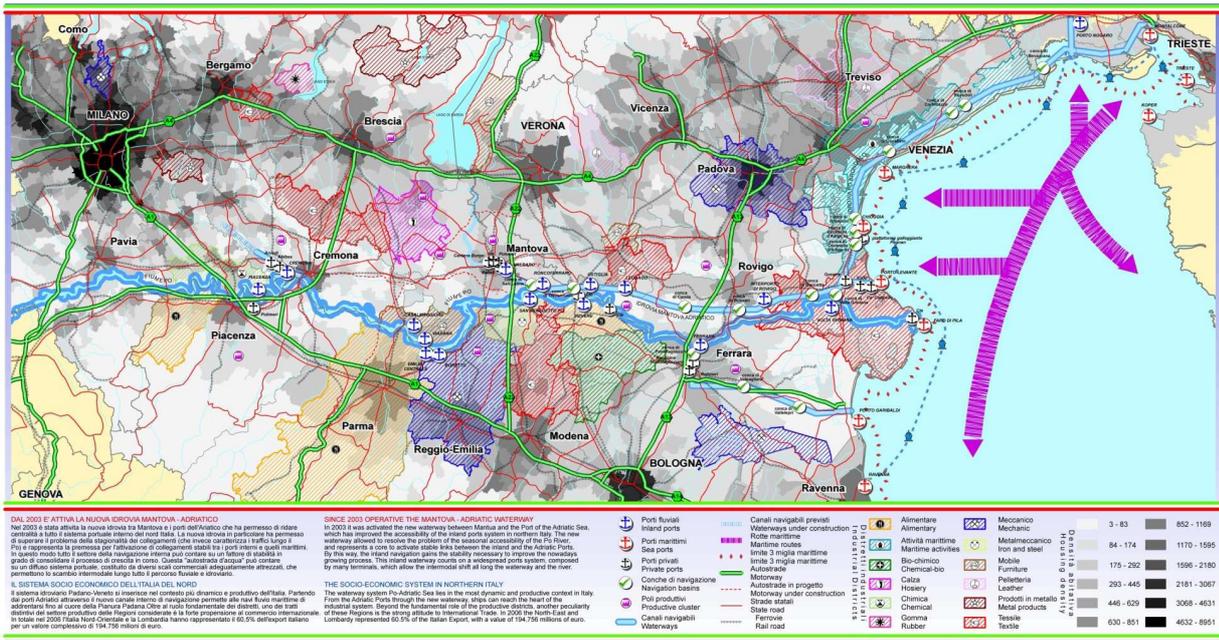


Fonte: http://www.eastgatepark.it/en_european-corridors.html, 2010

Il sistema è composto da ovest ad est da:

- i porti interni di Cremona, Mantova, Rovigo, Boretto e Porto Nogaro (ed ulteriori altre banchine pubbliche e private lungo la via d'acqua);
- il Fiume Po e il canale Mantova – Mare Adriatico, le due aste principali che connettono in sinergia il mare al cuore della valle Padana, con una relazione est-ovest, dove sono localizzati i porti interni;
- la laguna di Venezia, il canale Po – Brondolo e l'Idrovia Ferrarese, che collegano le maggiori vie navigabili ai porti marittimi con un andamento nord-sud;
- i porti marittimi del Nord Adriatico, come Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste.

Figura 2 Il sistema idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico nel dettaglio



Fonte: Provincia di Mantova, 2011

Figura 3 La rete infrastrutturale



Fonte: Società Consortile Idrovie Padane www.idroviepadane.com

Coordinamento per lo sviluppo funzionale del sistema della navigazione interna-fluviomarittima del Nord Italia e Nord Adriatico

Il gruppo di lavoro che ha elaborato tale Piano è coordinato dalla Provincia di Mantova e da ALOT scarl ed è costituito da tutti i soggetti firmatari dell'Accordo di coordinamento⁹ e nello specifico:

- dai porti interni e marittimi appartenenti alla rete di navigazione interna, Cremona, Emilia Centrale, Mantova, Torretta Veneta, Rovigo, Chioggia, Venezia e Porto Nogaro, rappresentate dalle pubbliche amministrazioni coinvolte come la Provincia Cremona, Mantova, Verona, Reggio Emilia e Rovigo e le Autorità portuali (Venezia e Chioggia);
- dalle agenzie coinvolte nell'amministrazione delle vie d'acqua: AIPO (Regione Lombardia ed Emilia – Romagna) e Sistemi Territoriali Spa (Regione Veneto);
- dai consorzi e le associazioni per lo sviluppo della navigazione interna e delle aree industriali interessate dalla via d'acqua: Consvipo, UNII, SCIP
- dagli enti per la funzionalità delle infrastrutture di navigazione, e come invitati permanenti al coordinamento (oppure aderiscono al coordinamento) quali le Regioni Lombardia, Emilia, Veneto e Friuli Venezia Giulia, (Regioni Slovenia e Croazia), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, sloveno e croato.
- da RAM Spa (Rete Autostrade Mediterranee - MoS), per promuovere la relazione tra il mare e la navigazione interna.

Il Sistema di coordinamento, oltre ad avere l'obiettivo di costituirsi come network stabile, intende perseguire la promozione del sistema, lo scambio di esperienze e di buone pratiche, l'organizzazione del trasporto di merci, inclusa la navigazione fluviomarittima, lo sviluppo di progetti comuni e promuovere un'immagine di un sistema coordinato. A tal fine le azioni concordate riguardano lo sviluppo di un progetto strategico, la promozione delle azioni, la promozione di ricerca e sviluppo, la collaborazione con il Ministero dei Trasporti per definire le disposizioni e la collaborazione e dialogo permanente con gli operatori privati. In questo quadro il Coordinamento ha sentito la necessità di creare uno strumento strategico comune per lo sviluppo della navigazione interna per i prossimi decenni, attraverso un **approccio dinamico e flessibile**, che consentisse modifiche ed adattamenti alle necessità dalle parti interessate nella gestione del Sistema.

⁹ Accordo di coordinamento per lo sviluppo funzionale del sistema della navigazione interna-fluviomarittima del Nord Italia e Nord Adriatico, 29 Aprile 2009

La proposta di riforma normativa della navigazione interna e le sue motivazioni generali

La navigazione interna in Italia conosce il suo limite principale non tanto nella carenza infrastrutturale del sistema, quanto nel sistema di barriere normative che si frappongono ad un efficiente espletamento del servizio di trasporto.

A differenza di altri paesi europei dove la navigazione interna conosce una vita essenzialmente indipendente rispetto a quella di altre modalità, nel nord Italia esiste un legame a doppio filo con la navigazione marittima, poiché l'interlocutore necessario dei porti interni è rappresentato da quelli marittimi. Fatta eccezione per i Porti di Venezia e Chioggia infatti, che con il completamento delle nuove conche sull'asta Po – Brondolo saranno raggiungibili direttamente via acque interne da convogli fluviali in Classe Va, tutti gli altri porti del Nord Adriatico sono raggiungibili esclusivamente percorrendo un tratto marittimo. Ciò pone il problema di coniugare la normativa dedicata alla navigazione marittima, con convogli che per loro natura non condividono tutte le caratteristiche e le necessità delle imbarcazioni marittime.

Il problema del dialogo tra porti interni e marittimi è stato certamente intuito ed abbozzato dal legislatore nel passato, ma non ha mai trovato un'aggiornamento organico di fronte alle nuove condizioni tecnologiche e logistiche.

E' conseguentemente necessario intervenire con una modifica legislativa che, seppur non fortemente invasiva, fornisca una risposta complessiva alla pluralità di problemi che la navigazione interna si trova a fronteggiare nel momento del dialogo con la realtà marittima. In tal modo sarà naturalmente possibile garantire agli operatori attivi nella navigazione interna la possibilità di fornire un servizio competitivo con le altre modalità di trasporto terrestre, quali il ferro e soprattutto la gomma.

Il fine ultimo è infatti quello di riconoscere alla navigazione fluviomarittima il carattere di trasporto in competizione con quello stradale, e riservare quindi a tale modalità più sostenibile un trattamento simile a alle altre terrestri, non limitato dagli impedimenti normativi che colpiscono per differenti ragioni il trasporto per acque costiere ed interne impedendone, in molti casi, la competitività.

NECESSITA' DI MODIFICA DELL'ORDINAMENTO INTERNO

1. Codice della navigazione
2. Regolamento di esecuzione al codice della navigazione - parte marittima -
3. Regolamento della navigazione interna
4. Legislazione portuale marittima
5. Tasse e diritti marittimi
6. La tassazione dei prodotti energetici nella navigazione interna
7. Potenziamento delle catene logistiche e della intermodalità
8. Formalità amministrative nella navigazione fluviomarittima
9. Equipaggi - Tabelle di armamento
10. Equipaggi - Navigazione marittima estesa alle idrovie interne
11. Equipaggi - Navigazione interna estesa al mare
12. Raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico
13. Stanziamenti per la tutela dell'ambiente nel Sistema idroviario padano veneto

Codice della navigazione Articolo 24 (formulazione vigente)

“Art. 24. Navigazione promiscua.

1. *Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.*

2. *Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.”*

- **Modifica** dell'articolo 24.

Sostituire il comma 1 dell'articolo 24 del codice della navigazione con il seguente:

“1. Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, osservano le sole norme di polizia portuale e della navigazione nonché le ordinanze di polizia marittima e sono soggette alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.”

Al comma 2:

- sostituire le parole: “devono osservare le” con le seguenti: “*osservano le sole*”.

Relazione illustrativa

La modifica della norma si rende necessaria per risolvere definitivamente le frequenti incertezze legate alla corretta delimitazione dell'ambito di applicazione della normativa marittima tenendo conto della effettiva volontà del legislatore come ricavabile dalla Relazione al codice nonché dei principi fissati dalla giurisprudenza.

In particolare, con riguardo all'articolo 24 del codice, la giurisprudenza di legittimità ha chiarito che le norme di polizia alle quali il mezzo navale deve uniformarsi quando impiegato in navigazione promiscua sono soltanto quelle relative alla disciplina della navigazione dal punto di vista strettamente tecnico, alla luce della specificità del relativo ambiente (quali, in particolare, quelle di cui agli articoli 179 e ss., in quanto così espressamente titolate. Vedasi Cass. civ., sez. III, 26 maggio 2000, n. 6961). Non sono, per contro, suscettibili di applicazione le norme marittime che attengono alla disciplina commerciale della navigazione.

La nuova formulazione proposta con riguardo al comma 1 chiarisce, quindi, che le navi della navigazione interna sono soggette essenzialmente (atteso il carattere “**speciale**” della norma):

- a) alle norme di polizia portuale di cui alla Parte I, Libro I, Titolo III del codice della navigazione (articoli 62 e ss.), ai fini della osservanza delle prescrizioni ivi contenute con particolare riguardo alle esigenze di tutela dell'ambiente marino perseguite anche attraverso le norme sulla sicurezza portuale e della navigazione. In tale contesto assume particolare rilievo l'obbligo di osservanza delle leggi e dei regolamenti speciali in materia di operazioni di carico e scarico delle merci pericolose (articolo 65 cod.nav.) nonché il divieto di getto di materiali nei porti;
- b) alle norme di polizia della navigazione di cui alla Parte I, Libro I, Titolo VI del codice della navigazione (articoli 179 e ss.), con particolare riguardo all'obbligo di fornire dettagliate informazioni sul trasporto di merci pericolose anche alla luce delle normative marittime speciali;
- c) alle ordinanze di polizia marittima di cui all'articolo 59 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione e, più in generale, alle norme di cui al Libro I, Titolo III, Capo I, tra le quali assumono particolare importanza gli articoli 68 e da 82 ad 85 sotto il profilo della tutela dell'ambiente in relazione alla movimentazione delle merci pericolose.

La norma come modificata si rende, da un lato, maggiormente intellegibile agli operatori (compagnie di navigazione ed equipaggi) in relazione all'obbligo di osservanza delle norme in materia di tutela dell'ambiente marino, della sicurezza della navigazione e della sicurezza portuale; dall'altro, eviterà l'insorgere di ulteriori contenziosi legati agli aspetti "commerciali" della navigazione.

Regolamento di esecuzione al codice della navigazione - parte marittima -

(decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328)

Articolo 4 (formulazione vigente)

“Art. 4. Zone di navigazione promiscua.

1. La navigazione di navi addette alla navigazione marittima in acque interne o di navi addette alla navigazione interna in acque marittime, a norma dell'articolo 24 del codice, può svolgersi limitatamente alle zone di acque interne o marittime alle quali rispettivamente la navigazione di dette navi si estende in via normale per le esigenze della navigazione stessa.

2. Nei casi dubbi i limiti di tali zone di navigazione promiscua sono fissati, secondo i criteri indicati nel comma precedente, d'accordo fra il capo del compartimento marittimo e il direttore dell'ispettorato compartimentale e, in caso di disaccordo, dal ministro dei trasporti e della navigazione.

3. Fuori delle zone di cui ai commi precedenti la navigazione in acque interne di navi destinate alla navigazione marittima e la navigazione in acque marittime di navi destinate alla navigazione interna sono soggette, salvo che non siano effettuate per trasporti riconosciuti di carattere eccezionale dal ministro dei trasporti e della navigazione, a tutte le disposizioni del codice, del presente regolamento e delle altre leggi e regolamenti speciali rispettivamente attinenti alla navigazione interna e alla navigazione marittima.”

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

“Art. 4 (Navigazione promiscua)

1. La navigazione di navi addette alla navigazione marittima si estende normalmente alle acque interne in relazione alle esigenze della navigazione.”

Relazione illustrativa

La nuova formulazione della norma riguarda le sole navi addette alla navigazione marittima che entrino nelle acque interne, poiché sembra opportuno disciplinare la fattispecie inversa soltanto nell'ambito della identica norma contenuta nel regolamento per la navigazione interna.

La nuova norma è improntata ad una forte semplificazione e supera, in tale ottica, l'ormai vecchio approccio basato sulla individuazione di una limitata estensione della navigazione ai fini della parziale applicazione della normativa interna alle navi marittime. Per tale esigenza, dalla rubrica della norma sono state soppresse le parole “*zone di*” attualmente presenti.

In altri termini, la nuova norma considera le acque interne come “*normale estensione*” di quelle marittime limitando l'applicazione della normativa interna alle sole norme di polizia ai sensi dell'articolo 24, comma 2, del codice come modificato.

Regolamento della navigazione interna

(decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631)

Articolo 4 (formulazione vigente)

“Art. 4. Zone di navigazione promiscua.

1. La navigazione di navi marittime in acque interne o di navi della navigazione interna in acque marittime, a norma dell'articolo 24 del codice, può svolgersi limitatamente alle zone di acque interne o marittime alle quali rispettivamente la navigazione di dette navi si estende in via normale per le esigenze del traffico cui sono adibite.

2. Nei casi dubbi i limiti di tali zone di navigazione promiscua sono fissati, secondo i criteri indicati nel comma precedente, d'accordo fra il capo del compartimento marittimo e il direttore dell'ispettorato compartimentale e, in caso di disaccordo, dai ministri dei trasporti e della navigazione e per la difesa (marina).

3. Fuori delle zone di cui ai commi precedenti la navigazione in acque interne di navi destinate alla navigazione marittima e la navigazione in acque marittime di navi destinate alla navigazione interna sono soggette, salvo che non siano effettuate per trasporti riconosciuti di carattere eccezionale dal ministro dei trasporti e della navigazione, a tutte le disposizioni del codice, del presente regolamento e delle altre leggi e regolamenti speciali rispettivamente attinenti alla navigazione interna e alla navigazione marittima.”

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

“Art. 4 (Navigazione promiscua)

1. La navigazione, anche in convoglio, di navi addette alla navigazione interna si estende normalmente lungo le acque marittime in relazione alle esigenze della navigazione, sino a tre miglia di distanza dalla costa.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite le rappresentanze delle categorie interessate, sono stabilite le prescrizioni per la sicurezza del viaggio e la tutela dell'ambiente marino.”

Relazione illustrativa

La nuova norma è improntata ad una forte semplificazione e supera, in tale ottica, l'ormai vecchio approccio basato sulla individuazione di una limitata estensione della navigazione ai fini della parziale applicazione della normativa marittima alle navi della navigazione interna. Per tale esigenza, dalla rubrica della norma sono state soppresse le parole “*zone di*” attualmente presenti.

In altri termini, la nuova norma sancisce la nascita di vere e proprie “*idrovie fluviomarittime*” configurando la fascia di mare sino a tre miglia di distanza dalla costa quale naturale prolungamento dell'idrovia e limitando, proprio sulla base di tale nuovo presupposto, l'applicazione della normativa marittima nei termini di cui all'articolo 24 del codice come riformulato nella scheda a pagina 1. In sostanza, la norma configura la navigazione all'interno di tale fascia di mare essenzialmente come navigazione interna, ai fini della applicazione fortemente semplificata delle normative marittime. Ancor più chiaramente, le navi della navigazione interna potranno viaggiare lungo la fascia costiera delle tre miglia di distanza dalla costa con la sola osservanza delle norme di polizia portuale, della navigazione e di polizia marittima, senza essere assoggettate - come oggi

prevede la norma - a tutte le leggi in materia di navigazione marittima (ed essere quindi a queste ultime di fatto totalmente equiparate) nel caso in cui il viaggio si estenda oltre le normali esigenze della navigazione.

Il comma 2 demanda ad uno specifico decreto interministeriale l'individuazione delle prescrizioni per la sicurezza del viaggio e la tutela dell'ambiente marino e prevede, al riguardo, la partecipazione in via consultiva delle rappresentanze delle categorie interessate al trasporto fluviomarittimo. In tal modo, vengono superate le attuali criticità legate alla frequente difformità di azione delle singole autorità marittime ed al rilascio e rinnovo delle autorizzazioni ai singoli viaggi, con una forte sburocratizzazione in favore delle imprese.

LA LEGISLAZIONE MARITTIMA PORTUALE.

I SERVIZI TECNICO NAUTICI.

L'espressione "*servizi tecnico-nautici*" indica servizi che sono resi alla nave al momento del suo arrivo o della sua partenza dal porto, al fine di assicurarne il transito, la manovra e la sosta in condizioni di sicurezza, nell'interesse della nave stessa e della tutela dell'ambiente marino, della sicurezza della navigazione e dell'approdo nonchè della comunità portuale.

Tali servizi sono finalizzati principalmente a soddisfare esigenze di pubblico interesse garantendo, in particolare, la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino nei porti. Tale configurazione risulta espressamente sancita dall'articolo 14, comma 1-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che testualmente recita:

"1-bis. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo...."

Proprio le richiamate esigenze hanno indotto il legislatore a prevedere, a determinate condizioni, l'obbligatorietà di tali servizi, intesa come obbligo per l'utente nave di avvalersi dei servizi stessi in casi determinati. Sul punto, la norma di cui sopra prevede che *"Per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Per gli altri servizi l'autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate."*

Nello specifico caso del pilotaggio, l'obbligatorietà del servizio in via definitiva è stabilita con decreto ministeriale, mentre nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo il codice della navigazione riconosce al direttore marittimo il potere di renderlo temporaneamente obbligatorio laddove ricorrano particolari esigenze.

I servizi in questione sono essenzialmente:

- a) il pilotaggio;
- b) il rimorchio;
- c) l'ormeggio;
- d) il battellaggio.

Il pilotaggio.

Il pilota del porto ha il compito di aiutare la nave in entrata ed in uscita dal porto, seguendo la manovra, informando il comandante della nave della specificità dello scalo o dello specchio acqueo in cui avviene il pilotaggio, coordinando la manovra della nave con quella dei rimorchiatori dalla stessa eventualmente utilizzati, ma anche con tutti gli altri movimenti in corso nelle acque portuali e/o negli specchi acquei sensibili rispetto al rischio di incidenti.

Il rimorchio.

Il servizio di rimorchio consente, invece, alla nave di manovrare in spazi ristretti quali quelli portuali, in avvicinamento, in transito ed in partenza dal porto.

L'ormeggio.

L'ormeggiatore fa attraccare correttamente la nave all'arrivo in banchina, assicurandola all'ormeggio, vigila affinché la nave resti ormeggiata in porto in condizioni di sicurezza per l'intera durata della sosta, intervenendo in caso di necessità o di emergenza. Egli coopera con l'equipaggio in fase di disormeggio della nave in partenza, liberando quest'ultima dagli ormeggi ed attendendo in banchina che la nave si sia allontanata in sicurezza dalle acque portuali ed abbia preso il mare.

Il battellaggio.

Il battelliere, infine, trasporta persone (equipaggio, agenti, etc) e beni dal porto alla nave ferma in rada.

I servizi tecnico-nautici e la c.d. autoproduzione.

La progressiva imposizione della obbligatorietà dei servizi tecnico nautici ha dato luogo ad acceso dibattito in considerazione dei notevoli costi sopportati dall'utenza e della conseguente rivendicazione di quest'ultima ad operare con propri mezzi e personale.

Al riguardo ed ai fini dell'inquadramento delle proposte di modifica del vigente quadro normativo formulate con la presente relazione, occorre rilevare che il Consiglio di Stato, in funzione consultiva, ha escluso che possa sussistere un tale diritto (di autoproduzione) in relazione ai servizi tecnico-nautici.

L'Organo consultivo, rispondendo a specifico quesito del Ministero dei trasporti con riguardo al servizio di ormeggio, si è espresso come segue:

“Sul punto, l'Amministrazione ritiene non consentita l'autoproduzione del servizio di ormeggio, ai sensi dell'art.9, comma 2, della legge n. 287 del 1990, “in considerazione della preponderante rilevanza che sembra doversi attribuire alla tutela di interessi pubblici primari quali la sicurezza della navigazione, delle persone e dei beni in ambito portuale”. La questio iuris in esame implica un'interpretazione sistematica degli artt. 9 della legge n. 287 del 1990 e 208-214 del reg. cod.nav.. Il diritto di autoproduzione previsto dall'art. 9, comma 1, della legge n. 287 del 1990, è un diritto soggettivo, perfetto, esercitabile e tutelabile erga omnes, attributivo di potestà e facoltà liberamente esercitabili dai privati. Il diritto di autoproduzione inerisce ai settori mercantili di monopolio legale diretto o indiretto, legittimando la produzione di beni o servizi ad uso proprio da parte del soggetto giuridico interessato.

Il diritto di autoproduzione non ha, tuttavia, una portata assoluta.

L'art. 9, comma 2, delinea i limiti dell'autoproduzione, “non consentita nei casi in cui in base alle disposizioni che prevedono la riserva risulti che la stessa è stabilita per motivi di ordine pubblico e difesa nazionale...”.

La norma rinvia alla disposizione normativa fonte del monopolio pubblico, quale criterio per accertare la presenza di unlimite all'autoproduzione.

Nella specie, la normativa di riferimento è data dfagli artt. 208-214 del reg.cod.nav..

L'esegesi della disciplina regolamentare dimostra che l'attività di ormeggio è un servizio di ordine pubblico, strutturato in guisa da garantire la sicurezza pubblica della navigazione e la sicurezza interna dei porti. Gli artt. 208-214 del reg.cod.nav. assoggettano il servizio di ormeggio ad una rigorosa disciplina amministrativa, sotto la sorveglianza del capo del compartimento (art. 208 e 209).

E' istituito un registro pubblico degli ormeggiatori (art. 208); per l'iscrizione è necessario possedere determinati requisiti fisici, giuridici e professionali (art. 208); le tariffe sono stabilite in via amministrativa.

L'esame delle norme del regolamento del cod.nav. esprime la ratio iuris della riserva monopolistica consistente nella sicurezza pubblica.

Sul piano interpretativo l'art.9, comma 2, è da interpretare in senso ampio: la sicurezza pubblica corrisponde alle condizioni essenziali per assicurare le ottimali situazioni di navigazione, ancoraggio e stazionamento della nave all'interno del porto.

Ex adverso, l'autoproduzione nel servizio di ormeggio comporta la totale disapplicazione degli artt. 208-214 del reg.cod.nav. Infatti risulterebbe sottratta al capo del compartimento la disciplina generale del servizio di ormeggio ex art. 209 e verrebbe meno la garanzia del possesso dei necessari requisiti di perizia e professionalità degli ormeggiatori privati, sottratti ad ogni controllo.

Ne deriva che ex art. 9, comma 2, della legge n. 287 del 1990, va ritenuto che il diritto di autoproduzione non sia operante per il servizio di ormeggio disciplinato dagli artt. 208-214 del reg.cod.nav.”.

Recenti sentenze hanno peraltro confermato la posizione del Consiglio di Stato. Il Tar Liguria, le cui statuizioni sono state poi confermate in appello (sentenza n. 1922/03), ha infatti osservato – con riguardo al servizio di pilotaggio - che “ *in materia di trasporto marittimo, l'art. 1 n. 1 del Reg. CE 22.12.1986, n. 4055, applica il principio della libera prestazione dei servizi all'interno dei portici per l'attività di pilotaggio... La giurisprudenza comunitaria citata... non può essere forzata ... fino al punto di indicare nell'autoproduzione il punto di arrivo del pensiero della Corte, ben potendo lo Stato membro imporre il servizio di pilotaggio obbligatorio nei porti, qualora risulti necessario ai fini della sicurezza delle manovre dei natanti*”. “*Tuttavia il principio enucleato dalla Corte consente di affermare che la scelta dell'obbligo di pilotaggio, soprattutto in presenza di un'applicazione non generalizzata dello stesso, o di modalità differenti della sua esecuzione, debba essere rigorosamente motivata e supportata da una sufficiente istruttoria che giustifichi la scelta dell'amministrazione.*” (Tar Liguria, 11 luglio 2002, n. 825).

Appare, infine, opportuno richiamare la sentenza a Sezioni unite n. 6488/02 della Corte di Cassazione in materia di ormeggio. La Corte ha statuito che “*il diritto di autoproduzione non sussiste perché le disposizioni della normativa in materia di navigazione marittima, che prevedono la possibilità di istituire una riserva di ormeggio nei porti, trovano il loro fondamento in motivi di sicurezza pubblica, e cioè di sicurezza della navigazione nei porti... la liberalizzazione che la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ha attuato per le operazioni terrestri non si è quindi estesa ai servizi nautici (tra cui è compreso l'ormeggio), in ordine ai quali il legislatore ha confermato il potere di regolamentazione attribuito all'autorità amministrativa, includendovi espressamente quello di organizzazione del servizio.*”

Legislazione portuale marittima (legge 28 gennaio 1994, n. 84)

Emendamenti al disegno di legge sulla riforma della legislazione portuale

Disegno di legge di iniziativa governativa

AS 2403

La legge n. 84/94 risulta ispirata esclusivamente allo sviluppo dei traffici marittimi ed all'incremento delle operazioni portuali e nello stesso senso risulta impostata la struttura del disegno di legge governativo AS 2403 sulla riforma della legislazione portuale.

Appare, pertanto, opportuno sollecitare le istituzioni sull'importanza circa le potenzialità del traffico fluviomarittimo e la necessità di agevolarne concretamente lo sviluppo attraverso una mirata interazione con il sistema normativo della portualità marittima.

La formulazione dei presenti emendamenti agli articoli 1, 3, 7, 11, 14 e 19 del ddl AS 2403 deriva proprio da tale esigenza: riconoscere, cioè, il sistema della navigazione interna e della navigazione marittima come “sistema integrato” anche con riguardo alla gestione dei porti marittimi nonché sotto il profilo della partecipazione in via consultiva delle rappresentanze industriali ed armatoriali legate al traffico fluviomarittimo alle scelte di pianificazione e sviluppo.

DDL AS 2403

Articoli 1, 3, 7, 11, 14, 16 e 19 (formulazione vigente)

Art. 1.

(Sostituzione dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 1. - (Finalità della legge). - 1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.

3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi:

a) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge;

b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere la nave e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

5. L'autorità portuale, inoltre, svolge un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali.»

Emendamento

All'articolo 1, comma 3, lettera a), dopo le parole: "relativa circoscrizione" aggiungere le seguenti: "anche ai fini dello sviluppo del traffico fluviomarittimo";

Relazione illustrativa

L'emendamento è finalizzato a prevedere che la funzione di promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali sia esercitata dalle autorità portuali anche ai fini dello sviluppo del traffico fluviomarittimo.

Art. 3

(Sostituzione dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - (Piano regolatore portuale e relativa attuazione). - 1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, quali elencate all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

2. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella Gazzetta Ufficiale. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 10. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

3. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La Conferenza assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.

5. *L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.*
6. *Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta della regione interessata, una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, tra regione, enti locali interessati ed autorità portuale.*
7. *La conferenza assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.*
8. *Dell'adozione del piano regolatore portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, nonché nel Bollettino ufficiale regionale.*
9. *Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 2 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.*
10. *L'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 2.*
11. *La regione, entro i successivi sessanta giorni, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale e nel Bollettino ufficiale regionale. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.*
12. *Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Alle varianti al piano regolatore portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica il procedimento di cui al presente articolo.*
13. *Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 152 del 2006 («Norme in materia ambientale»), dopo la parola: «sezione», sono aggiunte le seguenti parole: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali».*
14. *Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 2.*
15. *Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.*
16. *L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.*
17. *Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III, la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati.».*

Emendamento

All'articolo 5 (introdotto dall'articolo 3 del ddl), comma 1, dopo le parole: "delle aree portuali" aggiungere le seguenti: "anche ai fini dello sviluppo del traffico fluviomarittimo";

Relazione illustrativa

L'emendamento è finalizzato a prevedere che, nella elaborazione dei piani regolatori portuali - attraverso i quali sono stabilite le caratteristiche e la destinazione d'uso delle aree -, l'autorità portuale tenga in debito conto le esigenze di sviluppo del traffico fluviomarittimo.

Art. 7.

(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Articolo 6. - (Autorità portuale). - 1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino sono amministrati dalla autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene sul lavoro in attuazione dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.

6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente

per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:

a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

- 1) tre milioni di tonnellate di merci solide;
- 2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
- 3) trecentomila twenty feet equivalent unit (TEU);
- 4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;

b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

9. Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati, l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

10. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

11. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.».

Emendamento

All'articolo 6 (introdotto dall'articolo 7 del ddl), comma 1, lettera a), dopo le parole: “circoscrizioni territoriali” aggiungere le seguenti: “anche ai fini dello sviluppo del traffico fluviomarittimo”.

Relazione illustrativa

L'emendamento riconferma che tra le funzioni delle autorità portuali vi è anche quella legata alla promozione delle operazioni portuali ai fini dello sviluppo del traffico fluviomarittimo.

Art. 11.

(Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 sui sistemi logistico-portuali)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 11-bis. - (Sistemi logistico-portuali). - 1. Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

2. Tali sistemi intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:

a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;

b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che è regolata mediante bandi europei;

- c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;
- d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede comunitaria sia alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.
3. Nei terminali retro portuali cui fa riferimento il sistema logistico portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento.».

Emendamento

All'articolo 11-bis (introdotto dall'articolo 11 del ddl), comma 2, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

“d-bis) sullo sviluppo del traffico fluviomarittimo e delle relative infrastrutture di collegamento;”

Relazione illustrativa

Emendamento n. 4: prevedere che la costituzione di sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività dei porti e dei retroporti operi anche in vista dello sviluppo del traffico fluviomarittimo e delle relative infrastrutture di collegamento.

Art. 14.

(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'art. 6, comma 1, lettera a), il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi.»;

b) al comma 1-bis, il secondo, il terzo ed il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti:

«Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani.»;

c) il comma 1-ter è sostituito dai seguenti:

«1-ter. Le tariffe dei servizi tecnico nautici di cui al comma 1-bis relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-bis, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità

portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, di intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al comma 1-ter, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa dovrà essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1-bis.

1-quinquies. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.».

Emendamento

All'articolo 14 (introdotto dall'articolo 14 del ddl):

- al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente:

“b) L'obbligatorietà di ogni servizio è stabilita, su motivata proposta dell'autorità marittima in relazione alla situazione di grave e concreto pericolo per la sicurezza della navigazione nell'ambito portuale e dell'approdo, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi anche con riguardo alla navigazione fluvio-marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri per il rilascio del certificato di esenzione dal pilotaggio. In caso di motivata necessità ed urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabile una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di

cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi anche con riguardo alla navigazione fluvio-marittima. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi anche con riguardo alla navigazione fluvio-marittima, nonché all'Associazione porti italiani.”;

- al comma 1-ter, dopo le parole: “degli utenti stessi” aggiungere le seguenti: “*anche con riguardo al traffico fluvio-marittimo.*”

- al comma 1-quater, dopo le parole: “dello stesso” aggiungere le seguenti: “*anche con riguardo al traffico fluvio-marittimo.*”

Relazione illustrativa

L'emendamento si propone di limitare l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici ai casi effettivamente necessari. Si è, a tal fine, previsto che l'autorità marittima sia obbligata -in sede di istruttoria - a motivare adeguatamente in relazione alla effettiva sussistenza degli elementi che potrebbero giustificare l'obbligatorietà del servizio: una situazione di “grave” e “concreto” pericolo per la sicurezza della navigazione nell'ambito portuale e dell'approdo. La formulazione dell'emendamento si propone, quindi, di restringere significativamente la obbligatorietà dei servizi in questione ed introduce il principio del rilascio del certificato di esenzione dal pilotaggio (PEC), già pacifico in altri Paesi dell'Unione europea (Francia, Germania, Irlanda, Olanda e UK). L'emendamento assicura altresì la partecipazione delle rappresentanze del traffico fluvio-marittimo all'istruttoria finalizzata alla emanazione del decreto ministeriale di imposizione della obbligatorietà dei servizi nonché in quella riguardante il procedimento di formazione delle relative tariffe.

L'emendamento dovrebbe, così, agevolare l'abbattimento dei costi sulle compagnie di navigazione e sulle imprese che di esse si avvalgono, senza diminuire lo standard di tutela dell'ambiente e della sicurezza della navigazione.

Art. 16 (formulazione vigente)

(Sostituzione dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

“1. L'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Articolo 18. - (Concessione di aree e banchine). - 1. L'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.

2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale o, nei porti di categoria III, della regione o dell'ente territoriale competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico

portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, tiene conto del programma di investimenti del concessionario volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene, altresì, le modalità di definizione ed approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.

5. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

6. E' facoltà dell'autorità portuale, tenuto conto delle previsioni del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni di cui al precedente comma 5, con riguardo a spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, se a giudizio dell'autorità concedente le stesse aree intercluse o attigue non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate in relazione all'utilizzazione prevista, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di una attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. Tali aree, con le modalità e previa verifica delle condizioni predette, possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.

7. Le autorità portuali o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.

8. Le imprese che intendono partecipare alla procedura di cui al comma 5, oltre ai requisiti necessari per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, documentano anche:

a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati;

b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);

c) un apparato tecnico ed organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale, per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.

9. L'atto di concessione indica, inoltre, le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata ed in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito

regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

10. Se l'autorità portuale concede, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al citato comma 9.

11. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto del rilascio della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.

12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già assentita. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare a quanto previsto al secondo periodo del presente comma, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.

13. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono tenute ad emanare un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.

14. Le concessioni assentite in data anteriore alla data di entrata in vigore della presente disposizione restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza.”

Emendamento.

All'articolo 18 (introdotto dall'articolo 16), comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

- a) dopo la parola: “e portuali” aggiungere la seguente: “o fluvioamarittime”;
- b) dopo le parole: “servizi portuali” aggiungere le seguenti: “o dal traffico fluvioamarittimo”;
- c) dopo le parole: “scalo marittimo” aggiungere le seguenti: “o alle esigenze del trasporto fluvioamarittimo”.

L'emendamento ha lo scopo di promuovere la realizzazione di terminal in mare destinati alle operazioni di transhipment diretto nave marittima-chiatta.

Attraverso tale modalità il trasporto fluviomarittimo dovrebbe subire un forte sviluppo grazie alla eliminazione dei tempi portuali di attesa per gli accosti ed alla rapidità di svolgimento delle operazioni di carico e scarico.

Art. 19.

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.

2. Il Fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento dell'ammontare complessivo degli investimenti previsti nei contratti di Programma sottoscritti dall'ANAS S.p.A. e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

3. Le modalità per l'utilizzo del Fondo di cui al comma 1 sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i contratti di programma vigenti alla medesima data sono adeguati a quanto previsto dal presente articolo.

Emendamento

All'articolo 19, al comma 1, dopo le parole: "inerenti le connessioni" aggiungere la parola: "fluviali".

Relazione illustrativa

L'emendamento prevede che l'istituendo Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali includa anche gli interventi relativi allo sviluppo delle connessioni fluviali.

Tasse e diritti marittimi

Tassa portuale

(decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107; decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153)

Articolo 3

del decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153

Articolo 3 (formulazione vigente)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le misure della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, istituita dal primo comma dell'art. 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, sono aumentate del 50 per cento rispetto a quelle determinate con l'art. 6 della legge 1° dicembre 1981, n. 692, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546. Tale aumento non si applica per il traffico di cabotaggio.
2. Al fine di tener conto del ruolo internazionale del porto franco di Trieste, in armonia con la funzione statutaria fissata dall'allegato VIII del trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947, reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1430, ratificato con legge 25 novembre 1952, n. 3054, l'aumento di cui al comma 1 non si applica altresì in detto scalo. Le modalità di applicazione di tutte le tasse e diritti marittimi vigenti per navi, merci e passeggeri nel porto di Trieste saranno definite con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, in esecuzione dei principi stabiliti dal suddetto allegato.
3. Sono esenti dalla tassa erariale e da quella portuale di cui al primo, secondo e quarto comma dell'art. 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni, tutte le merci caricate sui carri ferroviari e sui veicoli che accedono alle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali, nonchè le merci contenute nei contenitori caricati su navi portacontenitori ugualmente adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali.
4. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le misure della tassa di ancoraggio e della soprattassa di ancoraggio per le merci in coperta, di cui ai capi I e II del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, sono aumentate di sei volte.
5. Il Ministro della marina mercantile, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per le navi staziate in virtù della legge 22 ottobre 1973, n. 958, determina con proprio decreto i coefficienti di correzione da applicare ai valori di stazza in NT per ottenere i valori corrispettivi di stazza netta, sui quali dovranno essere applicate la tassa di ancoraggio e la soprattassa di ancoraggio per le merci in coperta, di cui ai capi I e II del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, nelle misure aggiornate in base al presente decreto.
6. Un terzo degli importi riscossi in applicazione della tassa di cui al comma 1 e l'80 per cento degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al comma 4 nei porti rientranti nell'ambito delle circoscrizioni degli enti portuali di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste, nonchè nei porti in cui insistono [e sono autorizzate ad operare] le Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, è devoluto ai predetti enti e alle predette aziende. Le somme devolute sono destinate ad investimenti per il miglioramento ed il potenziamento delle strutture, delle opere e dei servizi portuali.
7. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il provento complessivo della tassa sulle merci di cui all'art. 47 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, è devoluto per intero al Provveditorato al porto di Venezia.
- [8. Nei porti sede delle Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti, istituite con legge 9 ottobre 1967, n. 961, come modificata dalla legge 10 ottobre 1974, n. 494, è istituita una tassa per i passeggeri, da riscuotere nella misura e secondo i criteri previsti dagli articoli 30, 31 e 32 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modifiche.] (1)
- [9. I proventi delle tasse di cui al comma 8 saranno devoluti ai predetti enti quando gli stessi siano stati autorizzati a gestire la stazione marittima ai sensi dell'art. 2, comma 2, della citata legge n. 961 del 1967 istitutiva delle Aziende stesse.] (1)
10. Rimangono ferme le misure delle tasse portuali quali attualmente fissate con i provvedimenti adottati in attuazione del secondo e quarto comma dell'art. 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, nonchè le misure delle tasse portuali quali attualmente fissate con i provvedimenti adottati in attuazione della legge 5 maggio 1976, n. 355, per i porti in cui insistono o sono autorizzate ad operare le Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, e rivalutate con l'art.

6 della legge 1° dicembre 1981, n. 692, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546.

(1) Commi 8 e 9 soppressi.

Modifica dell'articolo 3 del decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153.

All'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153, dopo le parole: "sui carri ferroviari" aggiungere le seguenti: " , sulle navi della navigazione interna che effettuano la navigazione fluviomarittima".

articolo 2
del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107.

Articolo 2 (formulazione vigente)

Art. 2.
Tassa portuale

"1. Nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, nonche' negli ambiti richiamati all'articolo 3, comma 1, e' dovuta una tassa portuale sulle merci sbarcate ed imbarcate, commisurata alle tonnellate metriche di merce secondo le aliquote riportate, in relazione a ciascuna categoria merceologica ed alla tipologia di traffico, nella tabella allegata al presente regolamento. La frazione di tonnellata superiore ad un quintale e' considerata come tonnellata intera.

2. La tassa di cui al comma 1 sostituisce la tassa erariale di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni e la tassa sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355.

3. Alla tassa portuale si' applicano le procedure di riscossione previste dall'articolo 1, comma 119, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, Nelle more dell'adozione del decreto del Capo del Dipartimento delle finanze, si applicano le procedure di accertamento e di riscossione di cui all'articolo 36 del decreto del Presidente della Repubblica 30 agosto 1966, n. 1340. Sono fatte salve le esenzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153, da riconoscersi alle merci caricate sui carri ferroviari e sui veicoli che accedono alle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti comunitari, nonche' alle merci contenute nei contenitori caricati su navi porta contenitori adibite a collegamenti marittimi tra porti comunitari."

Modifica dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107.

All'articolo 2, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, dopo le parole: "sui carri ferroviari" aggiungere le seguenti: "*, sulle navi della navigazione interna che effettuano la navigazione fluvio-marittima*".

Relazione illustrativa

La modifica delle due norme ha la finalità di estendere il beneficio dell'esenzione dal pagamento della tassa portuale (che oggi accorpa in un'unica tassa le vecchie "tassa erariale" e "tassa portuale") alle navi della navigazione interna impiegate nella navigazione fluvio-marittima, in modo che lo sviluppo di tale tipologia di traffico agevoli l'alleggerimento del traffico su gomma al quale mirano le politiche comunitarie e nazionali in considerazione della maggiore ecosostenibilità delle forme di trasporto alternative a quella gommata.

Occorre, al riguardo, rilevare che l'esenzione dal pagamento della tassa portuale in favore delle merci caricate sui carri ferroviari e sui veicoli che accedono alle navi adibite ai collegamenti marittimi tra porti comunitari (nonché in favore delle merci contenute nei contenitori caricati su navi porta contenitori adibite ai collegamenti marittimi tra porti comunitari) fu introdotta dal governo (con il decreto-legge n. 69/88) in considerazione della necessità, straordinaria ed urgente, di favorire lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping) e le c.d. "autostrade del mare".

Le modifiche proposte risultano, pertanto, in piena armonia con gli obiettivi comunitari e nazionali finalizzati alla riduzione del traffico su gomma ed al conseguente sviluppo di forme di trasporto più efficaci sotto il profilo della ecosostenibilità, obiettivi espressamente richiamati nella relazione al d.P.R. n. 107/09 che, proprio per questo, ha fatto salve le esenzioni di cui al decreto-legge n. 69/88.

La modifica delle norme non comporta, infine, problemi di copertura economica posto che, all'attualità, il traffico fluvio-marittimo risulta fenomeno del tutto ridotto a causa dei colli di bottiglia che gli interventi proposti intendono eliminare. Occorre, peraltro, rilevare che lo sviluppo del traffico anche attraverso la presente modifica consentirà allo Stato di fruire di nuove entrate sotto altre voci.

La tassazione dei prodotti energetici nella navigazione interna

Decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504

Allegato 2 "Tabella A" (formulazione vigente)

All. 2.

TABELLA A

IMPIEGHI DEGLI PRODOTTI ENERGETICI CHE COMPORTANO L'ESENZIONE DALL'ACCISA O L'APPLICAZIONE DI UNA ALIQUOTA RIDOTTA, SOTTO L'OSSERVANZA DELLE NORME PRESCRITTE

Impieghi	Agevolazione
1. Impieghi diversi da carburante per motori o da combustibile per riscaldamento	esenzione
2. Impieghi come carburanti per la navigazione aerea diversa dall'aviazione privata da diporto e	

per i voli didattici

esenzione

3. Impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, compresa la pesca, con esclusione delle imbarcazioni private da diporto, e impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque interne, limitatamente al trasporto delle merci, e per il dragaggio di vie navigabili e porti

esenzione

Modifica all'Allegato 2 "Tabella A"

All'Allegato 2 "Tabella A", al punto 3, dopo la parola: "interne", sopprimere le seguenti parole: "limitatamente al trasporto delle merci".

Relazione illustrativa

La proposta di modifica della Tabella A ha la finalità di estendere il beneficio dell'esenzione da accisa al trasporto di passeggeri nella navigazione interna, in modo da creare effettivamente le condizioni per il pieno sviluppo del traffico via acqua e per il conseguente decongestionamento del traffico su gomma anche ai fini di una più efficace salvaguardia dell'ambiente.

Ciò consentirà altresì l'abbassamento dei costi che attualmente gravano sull'utenza con riguardo alla fruizione del servizio di trasporto pubblico locale effettuato per acqua.

Potenziamento delle catene logistiche e della intermodalità

(decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265; decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205)

Decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265

Articolo 3, comma 2-ter (formulazione vigente)

"2-ter. Al fine dell'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento alle "autostrade del mare", nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per i processi di ristrutturazione aziendale, per l'innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale, è autorizzata, a decorrere dall'anno 2006, la spesa di 20 milioni di euro, quale limite di impegno quindicennale a carico dello Stato, nonché la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2002 per le necessità del piano straordinario di attività di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 maggio 2002, n. 96. Per la realizzazione delle iniziative di sviluppo delle infrastrutture finalizzate al sostegno dell'intermodalità, è autorizzata la spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2002, a valere sulle maggiori entrate derivanti dall'attuazione del presente decreto, per il completamento delle iniziative comprese in contratti d'area che abbiano registrato una percentuale di attuazione

superiore al settanta per cento, al netto di eventuali protocolli aggiuntivi, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nonché la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2003 e di 10 milioni di euro per l'anno 2004 quale contributo al finanziamento per la realizzazione di programmi di dotazione infrastrutturale diportistica delle aree di cui all'articolo 52, comma 59, della legge 28 dicembre 2001, n. 448.”

Modifica del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265.

All'articolo 3, comma 2-ter, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole: “riferimento alle autostrade del mare” aggiungere le seguenti: “*ed alla modalità di trasporto fluviomarittimo*”.

Decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205

Art. 1.

Ambito d'applicazione (formulazione vigente)

1. Le disposizioni del presente regolamento disciplinano le modalità di ripartizione e di erogazione della somma di cui 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, di seguito denominata: «la legge», in relazione agli interventi correlati alle finalità di cui al medesimo comma 2-ter.

2. Ai fini del presente regolamento:

a) per «catene logistiche» s'intende: l'insieme della capacità d'integrazione sistemica tra i vari soggetti che intervengono nel ciclo complesso del trasporto sia sotto il profilo infrastrutturale che tecnologico;

b) per «cabotaggio marittimo» s'intende: il trasporto via mare di merci e autoveicoli isolati o complessi destinati al trasporto di cose e rimorchi e semirimorchi, tra porti nazionali;

c) per «innovazione tecnologica» s'intende: l'insieme di interventi finalizzati all'ottimizzazione delle risorse tecnologiche aziendali;

d) per «ristrutturazione aziendale» s'intendono: le attività volte all'ottimizzazione e all'ammodernamento delle strutture aziendali;

e) per «miglioramento ambientale» s'intende: la realizzazione di standard più elevati in materia di emissioni gassose, acustiche, elettromagnetiche e quant'altro necessario al raggiungimento degli obiettivi fissati in materia di tutela dell'ambiente;

f) per «potenziamento dell'intermodalità» s'intende: la realizzazione di interventi mirati alla effettuazione di trasporto di merci mediante fruizione combinata di almeno due diverse modalità (strada-rotai, rotaia-mare, strada-mare, terra-aria) con le specifiche finalità del decongestionamento del traffico su strada nonché del raggiungimento di standard di sicurezza più elevati.

3. Gli interventi agevolativi previsti dall'articolo 3, comma 2-ter, della legge hanno durata triennale a fare data dalla vigenza dei successivi provvedimenti attuativi.

Modifica all'articolo 1, comma 2.

All'articolo 1, comma 2:

a) alla lettera b), dopo le parole: “il trasporto via mare” aggiungere le seguenti: “*o fluviomarittimo*”;

b) alla lettera f), dopo le parole: “strada-mare,” aggiungere le seguenti: “*fiume-mare,*”;

Art.2

Ripartizione percentuale dei fondi

1. Lo stanziamento di 20 milioni di euro quale limite d'impegno quindicennale a carico dello Stato recato dall'articolo 3, comma 2-ter della legge, è ripartito secondo le seguenti percentuali per le sottoindicate finalità:

a) 90 per cento per interventi di innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento all'utilizzazione della modalità marittima in luogo di quella stradale, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per interventi di miglioramento ambientale;

b) 10 per cento per interventi di ristrutturazione aziendale e per l'innovazione tecnologica, connessi agli obiettivi di cui alla lettera a).

2. Con successivi regolamenti, da emanare con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono modificate le percentuali di cui al comma 1 qualora le richieste di accesso ai benefici evidenziassero la necessità di rimodulazione degli interventi per le finalità di cui all'articolo 3, comma 2-ter, della legge, anche in relazione a possibilità di cumulo con interventi regionali.

3. La possibilità di cumulo di cui al comma 2 è, comunque, limitata alla percentuale massima del 30 per cento dei benefici richiesti da ciascun soggetto; nell'ambito di tale limite del 30 per cento gli organi statali e regionali competenti possono concorrere alle rispettive erogazioni pro quota, in relazione agli interventi rispettivamente previsti in materia.

Modifica all'articolo 2, comma 1, lettera a).

All'articolo 2, comma 1, lettera a), dopo le parole: “della modalità marittima” aggiungere le seguenti: “e fluviomarittima”;

Art. 3.

Contributi

1. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), alle imprese di autotrasporto, costituite anche in forma di raggruppamenti temporanei o permanenti, o società tra operatori del trasporto che imbarchino su nave destinata prevalentemente al trasporto merci i propri veicoli e cassemobili, o veicoli adibiti al trasporto di vetture, ovvero il corrispondente volume di carico espresso in metri lineari, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con i criteri previsti al comma 6, e' concesso un contributo diretto alla compensazione dei costi esterni non sostenuti dal trasporto su strada, relativamente alle tratte marittime individuate (1).

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica, nel triennio successivo a quello di concessione dei contributi, il mantenimento, in termini di viaggi e di tonnellate trasportate, dei volumi di traffico trasferiti sulle tratte marittime interessate dal contributo di cui al comma 1. In caso di diminuzione di detti volumi di traffico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede al recupero del contributo accordato ai soggetti che non hanno mantenuto l'impegno di cui all'articolo 5, comma 2. Il decreto ministeriale di cui al comma 1 stabilisce le modalità

operative per l'effettuazione delle verifiche e per l'eventuale recupero del contributo. A tali attività si provvede con le risorse umane e strumentali già in dotazione all'amministrazione stessa.

3. Per ognuna delle tratte marittime, il decreto ministeriale di cui al comma 1 fissa l'importo massimo del contributo previsto dal comma 1, per ogni viaggio effettuato, tenendo conto della differenza esistente, in ognuna delle medesime tratte, tra i costi esterni originati dal trasporto stradale e quelli del trasporto via mare.

4. L'individuazione dei costi esterni prodotti, su ciascuna tratta interessata dal beneficio, dal trasporto via mare e da quello stradale, in base ai quali è determinata l'entità della compensazione per i costi esterni non pagati dal trasporto stradale, avviene sulla base dell'apposito studio già approvato dalla Commissione europea, al punto 13 della decisione in data 20 aprile 2005 sull'aiuto di Stato n. 496 del 2003. In ogni caso, sono esclusi dal beneficio coloro che, alla fine dell'anno solare, utilizzando la modalità marittima, non abbiano complessivamente effettuato un numero minimo di 80 viaggi su ciascuna tratta. L'importo del contributo non può superare il 20 per cento delle tariffe praticate sulle tratte esistenti e il 30 per cento delle tariffe applicate sulle nuove rotte.

5. Il decreto ministeriale di cui al comma 1 prevede il riconoscimento di un ulteriore contributo alle imprese od aggregazioni imprenditoriali che raggiungano il livello di 1.600 viaggi annui per ciascuna tratta. L'importo globale dei contributi non supera comunque i massimali di cui all'articolo 2, comma 3.

6. Le tratte marittime di cui al comma 1 sono individuate con un decreto ministeriale, sulla base dei seguenti criteri:

a) idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;

b) idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;

c) prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.

7. I benefici sono erogati a condizione che i livelli tariffari si mantengano costanti, in rapporto all'andamento del tasso di inflazione.

Modifica all'articolo 3.

All'articolo 3, dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

“7-bis. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), al venditore che spedisca la merce con la modalità fiume-mare è riconosciuto un contributo del 20% sul maggior costo sostenuto rispetto alla modalità del trasporto su strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità per l'erogazione del contributo”.

Relazione illustrativa

Le modifiche ai due provvedimenti hanno lo scopo di sancire l'importanza della modalità di trasporto *fiume-mare* ai fini del “potenziamento dell'intermodalità”, in vista del decongestionamento del traffico su strada e del raggiungimento di standard di sicurezza ambientale più elevati.

A tal fine, le modifiche:

a) estendono al traffico fluviomarittimo gli interventi volti allo sviluppo delle catene logistiche ed al potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la realizzazione delle iniziative di sviluppo delle relative infrastrutture;

- b) estendono il concetto di “cabotaggio marittimo” al trasporto fluviomarittimo di merci e ne promuovono lo sviluppo;
- c) prevedono l'erogazione di un contributo del 20% sul maggior costo sostenuto rispetto alla modalità del trasporto su strada, in favore delle imprese venditrici che scelgano di spedire la merce con la modalità fiume-mare.

Formalità amministrative nella navigazione fluviomarittima

Arrivo e partenza delle navi

(articoli 179 e 184 del codice della navigazione; direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010)

Articolo 184 del codice della navigazione (formulazione vigente)

“Art. 184. Dell'arrivo e della partenza delle navi della navigazione interna.

1. Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia una autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e la quantità del carico, il numero delle persone dell'equipaggio e la durata della sosta.

2. L'autorità portuale o consolare può in ogni tempo verificare il contenuto della denuncia fatta dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo.

3. Le suddette autorità sono tenute a formulare pronta annotazione delle eventuali osservazioni effettuate durante le predette ispezioni. Quando dopo la partenza dall'ultima località in cui abbia sede un'autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia all'autorità portuale o consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'articolo 182, secondo comma.

4. Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o all'autorità consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio, e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per gli accertamenti di cui all'articolo 183.

5. Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea o di rimorchio o adibite ai servizi autorizzati per il trasporto di persone in conto terzi.”

Modifica dell'articolo 184 del codice della navigazione.

All'articolo 184 del codice della navigazione, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

“5-bis. Le navi che effettuano la navigazione promiscua adempiono alle formalità di arrivo e partenza unicamente attraverso la presentazione dei formulari FAL n. 1, 2 e 7 di cui all'articolo 179.”

Relazione illustrativa

La modifica della norma ha la finalità di uniformare le procedure di espletamento delle formalità amministrative di arrivo e partenza con riguardo alla navigazione fluviomarittima, attraverso l'utilizzo della stessa documentazione.

In virtù di tale modifica, le navi della navigazione interna impiegate nella navigazione fluviomarittima potrebbero, quindi, fornire le informazioni richieste dall'articolo 184 del codice della navigazione attraverso la presentazione degli stessi formulari che le navi in questione sono già tenute a presentare all'arrivo in un porto marittimo nazionale o comunitario alla luce dell'articolo 24 del codice, posto che la norma da ultimo richiamata impone l'osservanza delle norme di polizia.

Si è prevista, in ogni caso, una procedura semplificata con riguardo all'arrivo e partenza dal porto interno attraverso la presentazione dei soli formulari FAL nn. 1, 2 e 7, in quanto tali formulari risultano da soli idonei a fornire tutte le informazioni richieste dall'articolo 184 del codice nonché quelle necessarie ai fini di una più efficace tutela dell'ambiente sia dal punto di vista della prevenzione che della migliore gestione di situazioni di emergenza. Particolare rilievo assume il previsto obbligo di produzione del formulario 7 *“Dichiarazione di merci pericolose”*, considerata l'imprescindibile esigenza di salvaguardia dell'ambiente.

Sul tema occorre, inoltre, osservare che la recente direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e partenza da porti degli Stati membri, il cui recepimento è fissato al 19 maggio 2012, sollecita espressamente la Commissione europea *“a determinare in quale misura l'obiettivo della presente direttiva, ovvero la semplificazione delle formalità amministrative alle quali sono sottoposte le navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, dovrebbe essere esteso all'entroterra, e più precisamente alla navigazione fluviale, al fine di rendere più celere e fluido il transito del trasporto marittimo verso l'entroterra e di apportare una soluzione duratura alla congestione nei porti e intorno ai porti.”* (considerando 22), nonchè a riferire su tale questione nell'ambito della specifica relazione sull'attuazione della direttiva che la Commissione dovrà presentare entro il 19 novembre 2013 eventualmente insieme ad una proposta legislativa (articolo 15 della direttiva).

In particolare, la Commissione dovrà riferire in merito:

- a) alla possibilità di estendere al trasporto per idrovie interne la semplificazione introdotta dalla direttiva in ambito marittimo;
- b) alla compatibilità del sistema di informazione fluviale con i sistemi elettronici di cui alla direttiva.

La sollecitazione del Parlamento europeo alla Commissione riguarda, tuttavia, soltanto le navi marittime, atteso che l'obiettivo dichiarato risiede nel perseguimento di una maggiore fluidità del trasporto marittimo verso l'entroterra. Sembra, invece, opportuno che il competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti evidenzii al più presto alla Commissione la necessità di tenere conto della prevista attuazione del progetto RIS ai fini della proposta legislativa di adozione di una unica procedura di arrivo e partenza con riguardo al trasporto marittimo e interno, nell'ambito della proposta da avviare ai sensi dell'articolo 15 della direttiva.

E', in ogni caso, necessario che la modifica dell'articolo 184 del codice intervenga successivamente all'entrata in vigore del provvedimento di recepimento della predetta direttiva, posto che tale modifica richiama il formulario n. 7 introdotto dalla direttiva ed all'attualità non previsto dall'articolo 179 del codice.

Equipaggi

Navigazione interna Tabelle di armamento

Articolo 317 (formulazione vigente)

Composizione e forza minima dell'equipaggio.

“1. Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge e delle norme corporative riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonché la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio.

2. Il ministro dei trasporti e della navigazione, in caso di accertata indisponibilità di marittimi in possesso dei titoli professionali richiesti dalle norme in vigore, su parere favorevole del comandante del porto, può consentire, ai fini della composizione dell'equipaggio delle navi da carico e da pesca, l'imbarco, per un periodo di tempo non superiore a tre mesi, di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello prescritto.

3. Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi delle navi della navigazione interna sono stabilite dal ministro dei trasporti e della navigazione.”

Modifica all'articolo 317 del codice della navigazione.

Il comma 3 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto delle differenti modalità di navigazione e sentite le rappresentanze delle categorie interessate.”

Relazione illustrativa

La modifica della norma ha lo scopo di semplificare e rendere uniforme la disciplina per la formazione delle tabelle di armamento nella navigazione interna, attraverso lo strumento del decreto ministeriale. Nella relativa istruttoria si dovrà tenere conto delle differenti modalità di navigazione (ad esempio, navigazione effettuata esclusivamente lungo i canali; navigazione lacuale; navigazione fluvio-marittima) ai fini della determinazione del numero minimo di componenti dell'equipaggio, secondo un criterio di riduzione del personale anche nell'ottica di un risparmio sui costi di esercizio delle compagnie di navigazione.

Si riporta, al riguardo, l'esito dell'indagine conoscitiva effettuata dalla commissione permanente Lavori pubblici, Comunicazioni al Senato sulla specifica questione concernente la necessità di una indifferibile revisione della disciplina di formazione delle tabelle di armamento nella navigazione interna:

“Dovrebbe poi essere affrontata la questione delle tabelle di armamento, che prevedono l'equipaggio a bordo delle imbarcazioni, alla luce del fatto che le tabelle di armamento delle compagnie che operano sul lago Maggiore in Svizzera sono ridotte rispetto a quelle che sono in vigore in Italia. Tabelle di armamento ridotte vorrebbe dire risparmio anche sui costi di esercizio. E' ovvio che bisognerebbe pensare ad una procedura graduale perche' ne conseguirebbe la riduzione del personale imbarcato.

Tali tabelle sono sostanzialmente legate al concetto di sicurezza e sono di competenza statale. “(Atti parlamentari – 8 – Doc. XVII, n. 12, sulle problematiche relative alla navigazione lacuale, XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI, pagine 7-8).

L'uniformità della disciplina concernente la formazione delle tabelle di armamento consentirà, inoltre, una più efficace tutela dell'ambiente.

Navigazione marittima estesa alle idrovie interne

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, n. 55555, recante l'istituzione delle abilitazioni di coperta su unità adibite alla navigazione costiera nonché per il settore di macchina per unità con apparato motore principale fino a 750 Kw.

Articolo 4 (formulazione vigente)

Ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri

1. L'Ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri imbarca in qualità di ufficiale di grado inferiore al primo ed assume la responsabilità di una guardia in navigazione su navi fino a 3000 GT adibite a viaggi costieri.

2. Per conseguire l'abilitazione di Ufficiale di coperta su navi di stazza tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri occorrono i seguenti requisiti:

a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria;

b) aver compiuto 18 anni di età;

c) essere in possesso di un diploma di scuola secondaria di II ciclo;

d) aver effettuato 36 mesi di navigazione in addestramento in servizio di coperta su navi fino a 3000 GT risultanti dal libretto di addestramento per allievi su navi che compiono viaggi costieri secondo il modello emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

e) aver frequentato con esito favorevole i corsi di addestramento STCW di Antincendio di Base e Avanzato, Sopravvivenza e Salvataggio, Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali (P.S.S.R.), Radar Osservatore Normale e Radar a Rilevazione Automatica (A.R.P.A.) presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed essere in possesso del certificato di primo soccorso sanitario (First Aid) rilasciato dal Ministero della salute ai sensi del decreto ministeriale 25 agosto 1997;

f) aver frequentato con esito favorevole un corso di specializzazione di 300 ore per conseguire l'abilitazione di Ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri, di cui all'allegato A del presente decreto, da effettuarsi presso istituti, enti o società ovvero presso poli formativi accreditati dalle regioni, riconosciuti idonei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i quali rilasceranno al candidato un attestato di superamento secondo il modello di cui all'allegato B del presente decreto;

g) aver sostenuto con esito favorevole l'esame teorico pratico presso le autorità marittime secondo il programma indicato nell'allegato C.

3. Il candidato, in possesso di un diploma ad indirizzo scuola secondaria di II ciclo ad indirizzo nautico o marittimo ovvero un diploma di laurea triennale in scienze nautiche, conseguita presso università legalmente riconosciute, soddisfa il requisito del corso di specializzazione, ferma restando la necessità di effettuare l'esame teorico pratico presso le autorità marittime di cui alla lettera f) del presente articolo.

4. L'Ufficiale di coperta su navi fino a 3000 GT che effettuano viaggi costieri, addetto a svolgere mansioni connesse ai servizi radio di bordo, deve essere in possesso di apposita abilitazione rilasciata o riconosciuta dal Ministero dello sviluppo economico - Settore delle comunicazioni, ai sensi delle regole IV/1 paragrafo 3 e IV/2 della Convenzione STCW.

Modifica all'articolo 4.

All'articolo 4, comma 1, lettera d), dopo le parole: "e dei trasporti" aggiungere le seguenti: " , nonché 1 mese di addestramento in servizio di coperta nella navigazione nelle idrovie interne".

Allegato A (formulazione vigente)

Allegato A
(Articolo 4, comma 2, lettera f)

Corso di specializzazione per i marittimi che devono conseguire l'abilitazione di ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri

1. Navigazione: ore modulo 150
Standard minimo delle competenze
Il candidato è in grado di:
1. descrivere la Terra con i suoi movimenti, definire punti e linee di riferimento, utilizzare i parametri che definiscono la posizione e l'orientamento sulla superficie terrestre;
2. utilizzare una carta per la navigazione;
3. valutare gli effetti degli elementi meteo marini sulla navigazione e comprendere il concetto di posizione stimata (Ps);
4. tracciare un luogo di posizione sulla carta nautica in navigazione costiera;
5. determinare il punto nave (Pn) con due L.d.P., valutarne l'affidabilità e ricavare informazioni dal confronto con il Ps;
6. risolvere con metodi grafici ed analitici i problemi di navigazione lossodromica;
7. costruire la sfera celeste, saper utilizzare i suoi sistemi di coordinate e quelli per la misura del tempo, riconoscere i corpi celesti: stelle, pianeti, costellazioni, stella polare, fasi lunari ed eclissi;
8. utilizzare gli strumenti per la condotta della navigazione: bussola magnetica e giroscopica, solcometri meccanici ed altri sistemi per la misura della velocità di una nave, ecoscandagli, sistemi automatici per l'inseguimento automatico della traiettoria;
9. interpretare le carte di previsione del tempo e del mare.
1. il candidato dovrà apprendere come:
- definire la forma della Terra con i suoi movimenti;
- definire un sistema di riferimento di posizione sulla terra sferica;
- definire un sistema di riferimento direzionale sulla terra sferica e sul piano dell'osservatore;
- ricavare relazione fra i parametri di posizionamento e di orientamento.
2. il candidato dovrà apprendere come:
- individuare le caratteristiche geometriche e simboliche di una carta;
- eseguire le operazioni funzionali alla condotta della navigazione.
3. il candidato dovrà apprendere come:
- definire i parametri che rappresentano gli elementi meteo marini;
- determinare la loro influenza sulla direzione e sulla velocità della nave;
- estrapolare la posizione futura considerando gli elementi meteo marini immutabili.
4. il candidato dovrà apprendere come:
- per tracciare, ricavare ed elaborare i parametri che caratterizzano il

luogo di posizione;
- operare graficamente per rappresentarlo sulla carta nautica.

Standard minimo delle competenze

5. il candidato dovrà apprendere come:
- operare graficamente per tracciare i luoghi di posizione;
- definire i parametri di valutazione geometrica della precisione del Pn;
- scegliere i punti da osservare.

6. il candidato dovrà apprendere come:
- definire le caratteristiche geometriche della lossodromia;
- applicare i metodi di risoluzione grafici ed analitici dei relativi problemi della navigazione lossodromica.

7. il candidato dovrà apprendere come:
- riconoscere i corpi celesti che circondano la superficie terrestre;
- definire la sfera celeste con i suoi punti e linee di riferimento;
- definire i sistemi di coordinate della sfera celeste;
- controllare le bussole di bordo con osservazioni di astri;
- misurare il tempo.

8. il candidato dovrà apprendere come:
- utilizzare e controllare le bussole di bordo;
- utilizzare i solcometri e gli ecoscandagli;
- utilizzare tutti i sistemi di governo nelle funzioni automatizzate e manuale.

9. il candidato dovrà apprendere come:
- definire, misurare ed interpretare i parametri meteorologici che definiscono lo stato dell'atmosfera;
- utilizzare i metodi di misura dei parametri meteorologici;
- interpretare le carte di previsione meteorologiche;
- definire i parametri oceanografici.

Declinazione di livello

Per essere in grado di:

1. descrivere la Terra con i suoi movimenti, definire punti e linee di riferimento, utilizzare i parametri che definiscono la posizione e l'orientamento sulla superficie terrestre;
2. utilizzare una carta per la navigazione;
3. valutare gli effetti degli elementi meteo marini sulla navigazione e comprendere il concetto di posizione stimata (Ps);
4. tracciare un luogo di posizione sulla carta nautica in navigazione costiera;
5. determinare il punto nave (Pn) con due L.d.P, valutarne l'affidabilità e ricavare informazioni dal confronto con il Ps;
6. risolvere con metodi grafici ed analitici i problemi di navigazione lossodromica;
7. costruire la sfera celeste, saper utilizzare i suoi sistemi di coordinate e quelli per la misura del tempo; riconoscere i corpi celesti: stelle, pianeti, costellazioni, stella polare, sistema solare; fasi lunari ed eclissi;
8. utilizzare gli strumenti per la condotta della navigazione: bussola magnetica e giroscopica, solcometri meccanici ed altri sistemi per la misura della velocità di una nave, ecoscandagli, sistemi automatici per l'inseguimento automatico della traiettoria;
9. interpretare le carte di previsione del tempo e del mare.

Il candidato deve dimostrare di:

Gli indicatori sono:

1.	- Saper definire la forma della Terra con i suoi movimenti, istituire un sistema di riferimento sulla superficie sferica, ricavare i parametri di posizione e di direzione;	- La corretta individuazione e rappresentazione del sistema di riferimento, l'appropriata definizione di latitudine e di longitudine, prora e rotta;
	- Saper interpretare le indicazioni degli strumenti che forniscono la posizione e l'angolo di prora.	- La corretta lettura dei dati e la loro adeguata elaborazione.

2.	- Conoscere le caratteristiche geometriche della carta di Mercatore, le sue proprietà, i	- L'impiego appropriato della carta nautica e l'esatto riconoscimento dei simboli.
----	--	--

significato dei simboli rappresentati.	
3. - Conoscere l'influenza degli elementi meteo marini sulla rotta e sulla velocità e saperne definire quantitativamente l'incidenza.	- La corretta rappresentazione degli elementi meteo marini e l'appropriata composizione con i parametri di direzione e di velocità della nave.
4. - Conoscere il concetto di luogo di posizione, saper ricavare i parametri che lo caratterizzano, saper eseguire le operazioni grafiche di tracciamento sulla carta nautica.	- La corretta definizione di luogo di posizione, l'appropriata metodologia di misura ed elaborazione dei parametri che lo caratterizzano, l'esecuzione corretta delle operazioni grafiche di tracciamento.
5. - Saper determinare il Pn con due o più luoghi di posizione, conoscere i criteri per definirne la sua affidabilità.	- La precisione nella determinazione del Pn, la corretta applicazione dei criteri per ottenere un Pn affidabile.
6. - Conoscere le proprietà geometriche della lossodromia; - Saper individuare l'appropriata carta nautica su cui rappresentarle; - Conoscere i metodi di risoluzione grafica ed analitica dei problemi relativi alla navigazione lossodromica.	- La definizione puntuale delle caratteristiche geometriche relative alla curva; - La corretta scelta della carta nautica; - L'adeguata applicazione della metodologia di risoluzione sia grafica che analitica.
7. - Conoscere i principi dell'astronomia nautica.	- La definizione puntuale della sfera celeste con i suoi sistemi di coordinate; - La corretta individuazione dei vari corpi celesti (stelle, costellazioni Sole, Luna, stella Polare) con la descrizione dei loro movimenti; - La definizione puntuale del sistema di misura del tempo e dei fusi orari; - La corretta applicazione dei metodi astronomici per il controllo delle bussole di bordo.
8. - Conoscere le caratteristiche principali degli strumenti utilizzati nella condotta della navigazione.	- La definizione puntuale dei principi di funzionamento dei principali strumenti utilizzati per la misura della velocità di una nave e della profondità del mare; - L'adeguata descrizione dell'uso dei sistemi di governo automatizzati.
9. - Conoscere le proprietà fondamentali dell'atmosfera con la sua circolazione generale; - Saper individuare i parametri del tempo atmosferico ed utilizzare in modo appropriato gli strumenti per la loro misura; - Saper interpretare le carte di previsione del tempo.	- La descrizione puntuale dell'atmosfera e della sua circolazione; - La definizione puntuale degli elementi del tempo e degli strumenti per la loro misura; - L'adeguata applicazione delle informazioni ottenute dalle carte meteorologiche alla condotta della navigazione.
2. Struttura della nave: ore modulo 70	
Standard minimo delle competenze	
Il candidato è in grado di:	

1. individuare le caratteristiche giuridico-amministrativo (diritto, convenzioni e normative nazionali ed internazionali) e geometrico-dimensionali della nave;	
2. definire i parametri che caratterizzano la nave dal punto di vista commerciale e della sicurezza relativamente al carico da imbarcare;	
3. individuare i mezzi e le dotazioni di salvataggio di una nave;	
4. determinare gli elementi che concorrono a governare la nave;	
5. valutare le condizioni di equilibrio statico e dinamico della nave dritta e gli elementi della stabilità in qualsiasi condizione operativa;	
6. conoscere i doveri del comandante secondo le leggi e i regolamenti marittimi, commerciali e sanitari.	

1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Individuare le Amministrazioni che si occupano dell'esercizio della navigazione e le normative da essi emanate;	
- Definire le principali dimensioni dello scafo e le relazioni che legano.	

2. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Definire portata, dislocamento, stazza, bordo libero.	

3. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Definire i mezzi di salvataggio in relazione alle loro caratteristiche ed al tipo di nave.	

4. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Ricavare i parametri che caratterizzano la manovrabilità di una nave.	

5. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Definire le condizioni di equilibrio a nave dritta;	
- Analizzare gli effetti di una causa sbandante esterna.	

6. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Applicare la COLREG 72, con particolare padronanza delle regole per prevenire la collisione;	
- Applicare i principi generali da osservare nella tenuta di una guardia in navigazione in plancia e conoscenza operativa per gli ufficiali responsabili di una guardia in navigazione	

Declinazione di livello	

Per essere in grado di svolgere le competenze:	
1. Individuare le caratteristiche giuridico- amministrativo (diritto, convenzioni e normative nazionali ed internazionali) e geometrico-dimensionali della nave;	
2. Definire i parametri che caratterizzano la nave dal punto di vista commerciale e della sicurezza relativamente al carico da imbarcare;	
3. Individuare i mezzi e le dotazioni di salvataggio di una nave;	
4. Determinare gli elementi che concorrono a governare la nave;	
5. valutare le condizioni di equilibrio statico e dinamico della nave dritta e gli elementi della stabilità prima, durante e dopo una caricazione o uno spostamento di pesi a bordo;	
6. Conoscere i doveri del comandante secondo le leggi e i regolamenti marittimi, commerciali e sanitari.	

Il candidato deve dimostrare di:	Gli indicatori sono:

1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Conoscere gli elementi che caratterizzano la nave dal punto di vista giuridico-amministrativo;	- La corretta definizione degli elementi giuridico-amministrativo; libero;
- Conoscere le principali caratteristiche geometriche della nave.	- La definizione appropriata dagli elementi dimensionali della nave.

2. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Conoscere le definizioni di: dislocamento, portata, stazza, bordo libero;	- La corretta definizione di: dislocamento, portata, stazza, bordo libero;
- Saperli ricavare dalla documentazione di bordo.	- L'appropriata individuazione della documentazione e l'adeguata metodologia di utilizzazione.

3. il candidato dovrà apprendere come:	

- Conoscere le caratteristiche dei mezzi di salvataggio in relazione alle procedure prescritte ed alle condizioni di impiego.	- La precisa individuazione dei mezzi di salvataggio
4. il candidato dovrà apprendere come:	
- Saper definire gli elementi che determinano la manovrabilità della nave;	- L'adeguatezza della definizione degli elementi di manovrabilità della nave;
- Ricavarli dall'apposita documentazione.	- L'appropriata individuazione dei dati di manovrabilità.
5. il candidato dovrà apprendere come:	
- Saper individuare le condizioni di equilibrio statico e dinamico;	- La corretta definizione delle condizioni di equilibrio dei corpi parzialmente immersi in qualsiasi condizione operativa;
- Saper analizzare gli effetti di una causa sbandante.	- La corretta conoscenza ed applicazione delle istruzioni al comandante sulla stabilità ed in caso di falla;
	- L'appropriata analisi della risposta della nave.
6. il candidato dovrà apprendere come:	
- Applicare le regole per prevenire una collisione in mare;	- La corretta applicazione delle regole del COLREG 72;
- Tenere una guardia in plancia in navigazione e in porto.	- La corretta definizione ed individuazione delle regole da rispettare per la tenuta di una guardia in plancia in navigazione e in porto.
4. Matematica: ore modulo 30	
Standard minimo delle competenze	
Il candidato è in grado di utilizzare appropriati strumenti matematici di:	
1. Algebra;	
2. Geometria descrittiva;	
3. Trigonometria.	
1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Risolvere equazioni di primo grado;	
- Risolvere sistemi di equazioni di primo grado.	
2. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Individuare un sistema di riferimento nel piano;	
- Posizionare punti e calcolare distanze.	
3. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Definire le funzioni trigonometriche;	
- Valutarne le proprietà;	
- Individuare le relazioni fondamentali della trigonometria;	
- Risolvere le equazioni trigonometriche;	
- Risolvere qualunque tipo di triangolo.	
Declinazione di livello	
Il candidato è in grado di utilizzare appropriati strumenti matematici di:	
1. Algebra;	
2. Geometria descrittiva;	
3. Trigonometria.	
Il candidato deve dimostrare di:	Gli indicatori sono:
1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Saper impostare un'equazione di primo grado e saperne calcolare le soluzioni;	- La corretta applicazione dei metodi di risoluzione delle equazioni;
- Conoscere il concetto di sistema di equazione di primo grado e	- La corretta applicazione dei metodi di risoluzione dei sistemi

saper calcolare la soluzione di un sistema lineare.	di equazioni di primo grado.
2. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Saper definire un sistema di riferimento, posizionare punti e calcolare la distanza fra due punti.	- L'adeguata definizione del sistema di riferimento, il corretto posizionamento di punti, la precisa esecuzione dei calcoli.
3. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Conoscere le caratteristiche delle funzioni trigonometriche, i valori limite che possono assumere, le relazioni fondamentali che le legano;	- L'adeguata definizione delle funzioni, della rappresentazione grafica, la corretta applicazione dei metodi di risoluzione di diverse equazioni trigonometriche;
- Saper risolvere i triangoli rettangoli e non.	- La corretta applicazione dei metodi di risoluzione dei triangoli.
5. Inglese: ore modulo 50	
Standard minimo delle competenze	
Il candidato è in grado di:	
1. Utilizzare la lingua inglese del settore in eventi ordinari e straordinari;	
2. Elaborare documenti in lingua inglese;	
3. Leggere e tradurre testi del settore.	
1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Utilizzare la lingua nei registri linguistici adeguati;	
- Utilizzare il linguaggio tecnico.	
2. il candidato dovrà apprendere come:	
- Scegliere ed elaborare documenti nel settore dei trasporti in lingua inglese;	
- Strutturare i paper per la giornata e per le attività aggiuntive.	
3. il candidato dovrà apprendere come:	
- Individuare i principali testi specialistici del settore dei trasporti.	
Il candidato deve dimostrare di:	Gli indicatori sono:
1. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Saper fornire una descrizione dei trasporti utilizzando la terminologia appropriata;	- La qualità del dialogo e il componimento utilizzando il linguaggio adeguato;
- Saper fornire una descrizione delle principali funzionalità delle diverse tipologie di trasporto utilizzando la terminologia appropriata;	- L'efficace descrizione delle diverse tipologie di trasporto utilizzando la terminologia appropriata;
- Essere in grado di dialogare con operatori stranieri e con il cliente in inglese sia di persona che al telefono;	- La qualità del dialogo semplice e complesso, fatto di persona o telefonicamente, con operatore straniero e con il cliente (dialogo tra due persone o con gruppi di persone);
- Conoscere il gergo tecnico.	- La padronanza del vocabolario tecnico.
2. Il candidato dovrà apprendere come:	
- Comprendere il contenuto di documenti tecnici di trasporto;	- L'analisi completa e l'interpretazione corretta del contenuto di documenti tecnici relativi al trasporto;
- Comprendere il contenuto di documenti legali e amministrativi relativi al trasporto;	- L'analisi corretta del contenuto di documenti legali ed amministrativi relativi al trasporto;
- Scrivere documenti tecnici relativi al trasporto;	- La corretta formulazione di un documento tecnico relativo al trasporto;
- Riconoscere gli acronimi;	- Riconoscere e saper elencare il
- Strutturare i paper per la giornata e per le attività aggiuntive.	

	<p>significato corretto dei principali acronimi;</p> <p>- L'elaborazione dei paper per la giornata e brochure per le attività aggiuntive.</p>
<p>3. Il candidato dovrà apprendere come:</p> <p>- Conoscere i principali testi specialistici del settore trasporti.</p>	<p>- L'elencazione completa dei principali testi specialistici del settore trasporti e la ricerca nei testi di problemi specifici relativi a casi pratici.</p>

Modifica all'allegato A:

a) alla voce "Navigazione", sottovoci "Il candidato è in grado di", "Il candidato dovrà apprendere come" e "Declinazione di livello" aggiungere rispettivamente, in fine, i seguenti punti:

"10) utilizzare le carte nautiche e i documenti nautici per la navigazione nelle idrovie interne";

"10) Il candidato dovrà apprendere come:

- utilizzare le carte nautiche e i documenti nautici per la navigazione nelle idrovie interne";

"10) utilizzare le carte nautiche e i documenti nautici per la navigazione nelle idrovie interne."

b) alla voce "Struttura della nave", sottovoci "Il candidato è in grado di", "Il candidato dovrà apprendere come" e "Declinazione di livello" aggiungere rispettivamente, in fine, i seguenti punti:

"7. conoscere le norme di navigazione nelle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna), e le caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico.";

"7. Il candidato dovrà apprendere come:

- applicare correttamente le norme di navigazione nelle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna), e riconoscere le caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico.";

"7. conoscere le norme di navigazione nelle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna), e le caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico.".

Allegato C (formulazione vigente)

Allegato C

(Articolo 4, comma 2, lettera g)

Programma di esame per l'Ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri I. L'esame per il conseguimento dell'abilitazione professionale di Ufficiale di navigazione su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che compiono viaggi costieri, consiste nelle seguenti prove:

Inglese prova teorica (durata minima 30 minuti)

1. Consiste nell'accertamento della conoscenza del sistema IMO- "Standard Marine Communication Phrases" che permetta all'Ufficiale di utilizzare carte e pubblicazioni nautiche in lingua inglese, di capire le informazioni meteorologiche ed i messaggi che riguardano la sicurezza

e la navigazione della nave e di esprimersi in modo comprensibile nelle comunicazioni con altre navi e/o stazioni costiere, piloti ed autorità marittime.

Prova teorica (durata minima 60 minuti)

1. Finalizzata nell'accertamento delle competenze nautiche possedute dal candidato per una condotta in sicurezza della nave in navigazione ed in porto coerentemente con le responsabilità dell'Ufficiale in comando di guardia verte sul seguente programma:

Navigazione e suoi principi generali 1) Navigazione stimata a) Navigazione lossodromica, risoluzione dei problemi della navigazione stimata con metodi grafici e analitici con calcolatore e/o PC dedicati;

b) influenza del vento e delle correnti sulla navigazione, risoluzione dei problemi in navigazione in presenza di correnti.

2) Strumenti per la condotta della navigazione a) Bussole magnetiche: cenni sul campo magnetico terrestre e interazione con la nave, principio di funzionamento, la rosa dei venti, cenni sulla compensazione, tabelle di deviazione e loro utilizzazione, bussole giroscopiche e loro principio di funzionamento, deviazione e relativa correzione, controllo delle deviazioni delle bussole con osservazioni degli astri e con rilevamenti costieri b) sistemi automatici di inseguimento della traiettoria: giropilota, autopilota, sistemi integrati, regolazione dei sistemi; apparato di governo e sua descrizione, principali avarie, procedure per passare dai sistemi di governo automatici a manuale e viceversa c) solcometri ad elichetta, a tubo di Pitot, elettromagnetico, ad effetto Doppler d) radar: principio di funzionamento, caratteristiche e limiti di impiego, utilizzazione del radar in navigazione e come sistema anticollisione, sistemi ARPA e loro principali caratteristiche, settori ciechi ed echi scuri e) ecoscandagli: principio di funzionamento, loro impiego nell'atterraggio e nei passaggi su basso fondali 3) Navigazione costiera a) Luoghi di posizione e loro determinazione attraverso misure con la strumentazione di bordo, punto nave nella navigazione costiera e sua precisione, impiego del radar nella navigazione costiera, punti cospicui b) conoscenza della navigazione integrata e abilità nel creare il piano di viaggio con riguardo alle relative nozioni informatiche 4) Astronomia nautica a) la sfera celeste: sistemi di coordinate, amplitudine b) corpi celesti: stelle, costellazioni, pianeti, stella Polare, la Luna e le sue fasi, eclissi di Sole e di Luna c) la misura del tempo, fusi orari d) movimenti della sfera terrestre: eclittica e stagioni Meteorologia e oceanografia 1) Parametri meteorologici a) temperatura, pressione, umidità e relativi strumenti per la loro misura;

b) variazione dei parametri meteo e relativi effetti: vento, scala della forza del vento, nebbia, precipitazioni 2) Carte del tempo a) ricezione ed interpretazione di carte e bollettini meteo 3) Circolazione generale dell'atmosfera a) venti permanenti, periodici stagionali, periodici diurni 4) Dinamica delle masse d'acqua a) correnti: cause, effetti sulla navigazione b) maree: teoria delle maree, previsione di marea con uso delle Tavole e software su PC

c) onde: cause, effetti sulla navigazione, scala dello stato del mare 5) Navigazione meteorologica a) condotta della navigazione in condizioni meteo marine avverse: cattiva visibilità, onde, vento, correnti Elementi di costruzione navale 1) Caratteristiche strutturali a) sistemi di costruzione delle navi b) principali elementi strutturali c) compartimentazione della nave e di galleggiabilità e di antincendio d) armamento marinaresco 2) Indici di utilizzazione e ottimizzazione degli spazi di carico a) stazza e relativi certificati b) dislocamento, portata e loro determinazione 3) Controllo dell'efficienza strutturale a) sollecitazioni dello scafo: sforzi di taglio, momenti flettenti, torsione b) pianificazione delle ispezioni alle parti strutturali e agli spazi di carico, con particolare riguardo alle navi portarinfuse, programmate secondo le modalità dei registri di ispezione;

c) conoscenza delle procedure di esecuzione delle ispezioni e capacità di evidenziare danni alle strutture d) abilità di leggere ed interpretare piani e monografie di una nave Stabilità ed assetti della nave a) stabilità trasversale e longitudinale ed assetti b) momento di stabilità trasversale e longitudinale con relativi diagrammi di stabilità c) stabilità dinamica d) prova di stabilità e) determinazione degli elementi della stabilità e degli assetti della nave in tutte le condizioni operative f) carichi liquidi, scorrevoli, pendolari g) incaglio e falla h) piano di carico per diversi

tipi di navi i) procedure per il trasferimento del carico da terra a bordo e viceversa salvaguardando la sicurezza delle persone di bordo e di terra, dell'ambiente e della nave (SOLAS Cap. VI, VII, VIII, XI-1.

Responsabilità dell'ufficiale in comando di guardia 1) Completa conoscenza del Regolamento Internazionale per evitare gli abbordi in mare – COLREG 72, con particolare padronanza delle regole per prevenire la collisione 2) Conoscenza dei principi fondamentali da osservare per la tenuta di una guardia in navigazione in plancia e conoscenza operativa per gli ufficiali responsabili di una guardia in navigazione 3) verifica delle conoscenze acquisite nei corsi Radar e Radar-ARPA

4) conoscenza dei sistemi di radiocomunicazione e messaggistica di soccorso, urgenza, sicurezza, "security" e commerciale 5) conoscenza del Codice Internazionale dei Segnali e descrizione dei vari sistemi di comunicazione nave-nave, nave – terra - nave 6) conoscenza delle procedure di emergenza in caso di: collisione, falla, incaglio, black out, avaria del timone, uomo in mare 7) conoscenza dei principi e delle finalità della Convenzione Internazionale SAR 79

8) conoscenza delle responsabilità dell'ufficiale addetto alla sicurezza, "security" e protezione dell'ambiente.

Disposizioni di normativa di settore 1) Elementi di diritto della navigazione marittima 2) elementi e principi della convenzione STCW, con particolare riferimento ai Cap. II, IV, V, VI, VII, VIII

3) Conoscenza dei sistemi di gestione ISM e ISPS Codes

4) conoscenza delle normative di settore prevista dalle convenzioni internazionali, codici, leggi comunitarie e nazionali *Manovra e governo della nave* 1) Effetti evolutivi del timone e dell'elica, elica a pale orientabili, eliche di manovra, azipod 2) curve di evoluzione e parametri che da esse si ricavano alle varie velocità 3) manovre di emergenza 4) manovre di arresto forzato e manovre di uomo in mare 5) libretto di manovra 6) manovrabilità in acque limitate ed illimitate 7) navigazione nei canali e sui bassifondi: effetto squat, effetto banco, interazione fra navi 8) manovre in porti e manovre di ormeggio *Matematica 1. le equazioni di primo grado e saper calcolare la soluzione di un sistema lineare;*

2. posizionare punti su un piano e calcolare la distanza tra due punti.”

Modifica all'allegato C.

All'allegato C, aggiungere, in fine, il seguente punto:

“Navigazione nelle idrovie interne.

Navigazione: a) conoscenza delle norme di navigazione nelle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna); b) conoscenza delle caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico;c) conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici.”

Articolo 7 (formulazione vigente)

Comandante per la navigazione litoranea

“1. Il Comandante per la navigazione litoranea su navi di stazza fino a 2000 GT che compiono una navigazione che si svolge tra porti dello Stato entro sei miglia dalla costa assume il comando di navi di stazza fino a 2000 GT che effettuano navigazione litoranea.

2. Per conseguire l'abilitazione di Comandante per la navigazione litoranea occorrono i seguenti requisiti:

a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria;

b) aver compiuto 21 anni di età;

c) essere in possesso di un diploma di scuola secondaria di II ciclo;

d) aver effettuato 48 mesi di navigazione in servizio di coperta di cui 24 mesi in servizio di guardia in navigazione in coperta risultanti dal libretto di navigazione;

e) aver frequentato con esito favorevole i corsi STCW di Antincendio di Base e Avanzato, Sopravvivenza e Salvataggio, Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali (P.S.S.R.), Radar Osservatore Normale, Radar a Rilevazione Automatica (A.R.P.A.) presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed essere in possesso del certificato di Primo Soccorso Sanitario (First Aid) rilasciato dal Ministero della salute ai sensi del decreto ministeriale 25 agosto 1997;

f) aver sostenuto con esito favorevole un esame teorico pratico ai sensi dell'art. 6 del decreto direttoriale 17 dicembre 2007, di cui alla Sezione A-II/3 del Codice STCW, dopo il completamento della navigazione di cui alla lettera d) del presente articolo.

3. Il Comandante per la navigazione litoranea, addetto a svolgere mansioni connesse ai servizi radio di bordo, deve essere in possesso di apposita abilitazione rilasciata o riconosciuta dal Ministero dello sviluppo economico - Settore delle comunicazioni, ai sensi delle regole IV/1 paragrafo 3 e IV/2 della Convenzione STCW.”

Modifica all'articolo 7.

All'articolo 7, comma 1, lettera d), dopo le parole: “libretto di navigazione” aggiungere le seguenti: “, nonché 1 mese in servizio di guardia in navigazione in coperta nelle idrovie interne.”

Relazione illustrativa

La modifica (dell'articolo 4 e correlati allegati A e C nonché dell'articolo 7) del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 settembre 2011, n. 55555, si propone di risolvere il problema della attuale carenza di personale marittimo in possesso delle conoscenze tecniche minime necessarie per una più sicura conduzione della unità marittima nelle idrovie interne e di creare, di conseguenza, le condizioni per una adeguata rotazione del personale, anche considerata la necessità di una efficace tutela dell'ambiente.

Tali modifiche subordinano il conseguimento delle abilitazioni di coperta (comandante e ufficiale di coperta) all'espletamento di 1 mese di addestramento in navigazione nelle idrovie interne nonché al superamento dei previsti esami i cui programmi (per effetto delle predette modifiche) impongono la conoscenza delle norme di navigazione sulle idrovie interne, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna), la conoscenza delle caratteristiche generali delle idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico nonché la conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici. Sarà compito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti modificare la composizione della commissione d'esame provvedendo ad inserire un componente che verifichi la preparazione in materia di navigazione nelle idrovie interne.

EQUIPAGGI

Navigazione interna estesa al mare.

Regolamento per la navigazione interna (d.P.R. 28 giugno 1949, n. 631)

Modifica del decreto ministeriale 21 luglio 1959.

Occorre inserire nel programma di esame la seguente voce:

“conoscenza del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg); conoscenza delle carte nautiche e dei documenti nautici per la navigazione marittima.”

Relazione illustrativa

La modifica si propone di dare al “capitano” ed al “capo timoniere” per la navigazione interna una più completa formazione che consenta loro di disporre delle cognizioni tecniche minime necessarie per una più efficace tutela dell’ambiente e della sicurezza della navigazione in mare.

Tale modifica si pone in armonia con la direttiva 96/50/ CE ed il correlato d.P.R. 18 dicembre 1999, n. 545, posto che lo stesso include anche la conoscenza delle norme di navigazione sulle vie navigabili marittime (in particolare, del Colreg, compreso il sistema di segnalazione) tra le conoscenze professionali richieste per il conseguimento del certificato di conduzione di navi per la navigazione interna.

Raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico

(decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182)

Articolo 5 (formulazione vigente)

Piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti

“1. Nel rispetto delle prescrizioni previste dall'Allegato I e tenuto conto degli obblighi di cui agli articoli 4 , 6, 7, 10 e 14, comma 1, l'Autorità portuale, previa consultazione delle parti interessate e, in particolare, degli enti locali, dell'ufficio di sanità marittima e degli operatori dello scalo o dei loro rappresentanti, entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto elabora un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e ne dà immediata comunicazione alla regione competente per territorio.

2. Entro sessanta giorni dall'avvenuta comunicazione del piano di cui al comma 1, la regione valuta ed approva lo stesso piano, integrandolo, per gli aspetti relativi alla gestione, con il piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 22 del decreto legislativo n. 22 del 1997 e ne controlla lo stato di attuazione.

3. In caso di inadempimento da parte dell'Autorità portuale dell'obbligo di cui al comma 1 nei termini ivi stabiliti, la regione competente per territorio nomina, entro sessanta giorni dalla scadenza di detto termine, un commissario ad acta per la elaborazione del piano di raccolta dei rifiuti, da approvarsi secondo quanto previsto al comma 2.

4. Nei porti in cui l'Autorità competente è l'Autorità marittima, le prescrizioni di cui al comma 1 sono adottate, d'intesa con la regione competente, con ordinanza che costituisce piano di raccolta, ed integrate a cura della regione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. A tale fine, la regione cura altresì le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima. Nei porti di cui al presente comma, spetta alla regione provvedere alla predisposizione dello studio di cui al comma 2 dell'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, nonché alla acquisizione di ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. Nel caso di porti ricadenti nello stesso territorio regionale, l'Autorità portuale può elaborare un unico piano di raccolta dei rifiuti, purché il piano stesso indichi per ciascun porto il fabbisogno di impianti di raccolta e l'entità degli impianti disponibili.

6. Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è aggiornato ed approvato in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, almeno ogni tre anni e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto.”

Modifica dell'articolo 5.

All'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, dopo le parole: “o dei loro rappresentanti” aggiungere le seguenti: “anche con riguardo al trasporto fluviomarittimo”;

Articolo 8 (formulazione vigente)

Regime tariffario applicabile ai rifiuti prodotti dalla nave

“1. Gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, sono coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto, tenuto conto di quanto previsto all'articolo 4, comma 5.

2. La tariffa di cui al comma 1 è determinata dall'Autorità competente ed è calcolata in conformità alle disposizioni dell'Allegato IV.

3. Nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari, le Autorità competenti definiscono specifici criteri per la determinazione della tariffa di cui al comma 2, da applicare su base portuale o regionale, in modo tale da assicurare il conferimento dei rifiuti prodotti in un porto lungo la rotta nonché, eventualmente, adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati.

4. Nel caso di pescherecci ed imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri l'Autorità competente, in considerazione della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, definisce una tariffa più favorevole non correlata alla quantità di rifiuti conferiti, in deroga alle disposizioni di cui all'Allegato IV.

5. *Il conferimento dei rifiuti accidentalmente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione della tariffa di cui al comma 2.*"

Modifica dell'articolo 8.

All'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, apportare le seguenti modificazioni:

- a) dopo le parole: "Nel caso di" aggiungere le seguenti: "*unità della navigazione interna che effettuano trasporto fluviomarittimo,*";
- b) dopo la parola: "competente," aggiungere la seguente: "*anche*";
- c) aggiungere il seguente periodo: "*La tariffa è dovuta esclusivamente nel caso di effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta.*"

Relazione illustrativa

La modifica alle norme sopra indicate ha lo scopo di:

- assicurare anche alle rappresentanze del trasporto fluviomarittimo la funzione consultiva nell'ambito della procedura di elaborazione del piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico a cura delle autorità portuali;
- riconoscere anche alle unità della navigazione interna che effettuano il trasporto fluviomarittimo una tariffa agevolata (all'attualità prevista soltanto in favore delle unità da pesca e delle unità da diporto) in relazione al conferimento dei rifiuti di bordo, atteso il ridotto numero di componenti l'equipaggio e la estemporanea presenza nelle acque marittime.

La modifica precisa, infine, che la tariffa è dovuta, in ogni caso, esclusivamente nel caso di effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta, in aderenza alla specificazione di cui all'articolo 8, comma 2, della direttiva di attuazione 2000/59/CE.

Stanziamanti per la tutela dell'ambiente nel Sistema idroviario padano veneto

Legge 29 novembre 1990, n. 380

Articolo 6 (formulazione vigente)

"Art. 6.

1. In via transitoria, per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, nel quadro del piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 aprile 1986, e pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, è autorizzata la spesa di lire 30 miliardi per l'anno 1990 e di

lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, per opere di sistemazione e ricalibratura dell'alveo del fiume Po al fine di assicurare la navigazione, per opere di costruzione o completamento di lotti funzionali del canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, dell'idrovia Padova-Venezia e dell'idrovia ferrarese e per lavori di straordinaria manutenzione dell'idrovia litoranea veneta, nonché per opere di costruzione o completamento di lotti funzionali di porti interni, tenuto conto delle intese intervenute tra le regioni interessate. La spesa predetta comprende gli oneri per eventuali studi ed indagini preliminari per l'intero sistema idroviario, nonché per le progettazioni.

2. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici e con le regioni di cui all'articolo 2, dispone l'assegnazione degli stanziamenti per la realizzazione delle opere di cui al comma 1 al Ministero dei lavori pubblici pere relative al Po e alle regioni per le altre opere.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 30 miliardi per l'anno 1990 e a lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto".

Legge 30 novembre 1998, n. 413

Articolo 11 (formulazione vigente)

“Art. 11.

1. Al fini del risanamento del sistema idroviario padano-veneto di cui all'articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380, è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000. Con uno o più decreti il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, previa intesa con le regioni interessate, alla definizione e localizzazione degli interventi nonché alla ripartizione delle relative risorse sentiti gli enti locali interessati. Le regioni, nei limiti delle risorse attribuite, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinati dal limite di impegno quindicennale a carico dello Stato di lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento spettanti ovvero i complessivi oneri connessi ad altre operazioni finanziarie.

2. Lo schema di decreto di cui al comma 1, prima della definitiva adozione, è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere.”

Legge 23 dicembre 2000, n. 388

Articolo 144, comma 1 (formulazione vigente)

“Articolo 144

(Limiti di impegno)

1. Al fine di agevolare lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione, sono autorizzati nel triennio 2001-2003 i limiti di impegno di cui alla tabella 1, allegata alla presente legge, con la decorrenza e l'anno terminale ivi indicati.”

Tabella 1

(Articolo 144, comma 1)

=====

	2001	2002	2003	Anno
--	------	------	------	------

terminale

=====

(milioni di lire)

Legge n. 413 del 1998:

...

- ART. 11: Sistema idroviario
padano-veneto (Trasporti e
navigazione 4.2.1.6
cap. 7331)

- 5.000 - 2016

Legge 24 dicembre 2003, n. 350
Articolo 4, comma 176 (formulazione vigente)

“176. Al fine di agevolare lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione, sono autorizzati nel triennio 2004-2006 i limiti di impegno di cui alla tabella 1, allegata alla presente legge, con la decorrenza e l'anno terminale ivi indicati.”

TABELLA 1

(Articolo 4, comma 176)

=====

2004 2005 2006 Anno

terminale

=====

(in migliaia di euro)

MINISTERO DELLE INFRA-
STRUTTURE E DEI TRASPORTI

...

Legge 30 novembre 1998,
n. 413, articolo 11:

Sistema idroviario

padano-veneto (4.2.3.7

- cap. 7900) - 20.000 - 2019

Nota: Attualmente sono iscritti in bilancio, sul capitolo 7700 del Ministero infrastrutture e dei trasporti, euro 38,17 milioni che, rispetto allo stanziamento autorizzato, scontano una riduzione di 5,07 milioni di euro a causa della rinegoziazione di alcuni mutui.

Modifica dell'articolo 11 della legge 30 novembre 1998, n. 413.

All'articolo 11 della legge 30 novembre 1998, n. 413, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) le parole: "all'articolo 3 della" sono sostituite dalla seguente: "alla";
- b) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

"2-bis. Ai fini di cui al comma 1, gli interventi di risanamento includono gli incentivi a sostegno di nuove catene logistiche che utilizzano il sistema idroviario padano veneto, gli incentivi al rinnovo ed allo sviluppo della flotta fluviomarittima nonché gli incentivi per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale navigante ai fini della sicurezza

della navigazione e della tutela dell'ambiente. Alla realizzazione di tali interventi è riservato il dieci per cento del limite di impegno annuo autorizzato di cui al citato comma 1.”

Relazione illustrativa

La modifica della norma scaturisce dalla ormai indifferibile necessità di dare impulso allo sviluppo del sistema idroviario padano veneto anche attraverso la previsione di incentivi per l'ammmodernamento della flotta fluviomarittima e per una adeguata preparazione professionale degli equipaggi, ai fini di una efficace salvaguardia della sicurezza della vita umana e della tutela dell'ambiente. Tra gli interventi di risanamento sono state altresì incluse le azioni a sostegno di nuove catene logistiche che utilizzano il sistema.

Si è all'uopo previsto che il dieci per cento del limite di impegno annuo autorizzato ai sensi del comma 1 sia riservato alla realizzazione di tali interventi.

ALLEGATO: SCHEDE SINTETICHE DEL

Piano generale del Sistema Idroviario dell'Italia del Nord

Il Piano generale del Sistema Idroviario dell'Italia del Nord mira a definire una strategia globale per l'implementazione del progetto di sviluppo della rete idroviaria del Nord Italia e Nord Adriatico sulla base di un'analisi dell'intera catena logistica e dei servizi, da un punto di vista normativo, economico ed infrastrutturale.

Obiettivi del Piano generale del Sistema Idroviario dell'Italia del Nord

I principali obiettivi del Piano sono i seguenti:

- Rendere attrattivo il Sistema Idroviario del Nord Italia come infrastruttura per il trasporto, la logistica, strategica per l'accessibilità delle aree servite.
- Aumentare l'efficienza del sistema logistico e di trasporto merci.
- Inserire in un unico strumento di pianificazione territoriale i diversi programmi di investimento.
- Estendere il mercato del trasporto su idrovia, connettendo il sistema idroviario con il sistema portuale Adriatico, la Grecia e il Mar Nero, il Mediterraneo in generale.
- Sviluppare gli obiettivi di coesione e competitività regionale ("Strategia di Lisbona").

Lo strumento non è infatti concentrato solo sulle infrastrutture, ma include anche tutti gli altri aspetti rilevanti della navigazione interna, gli aspetti tecnologici, legali, amministrativi, marketing, governance, etc.

Struttura del Piano

Come anticipato, il Piano vuole essere nel contempo un riferimento comune per la definizione della strategia di sviluppo del Sistema idroviario ed un quadro conoscitivo ed un programma di azioni dinamico.

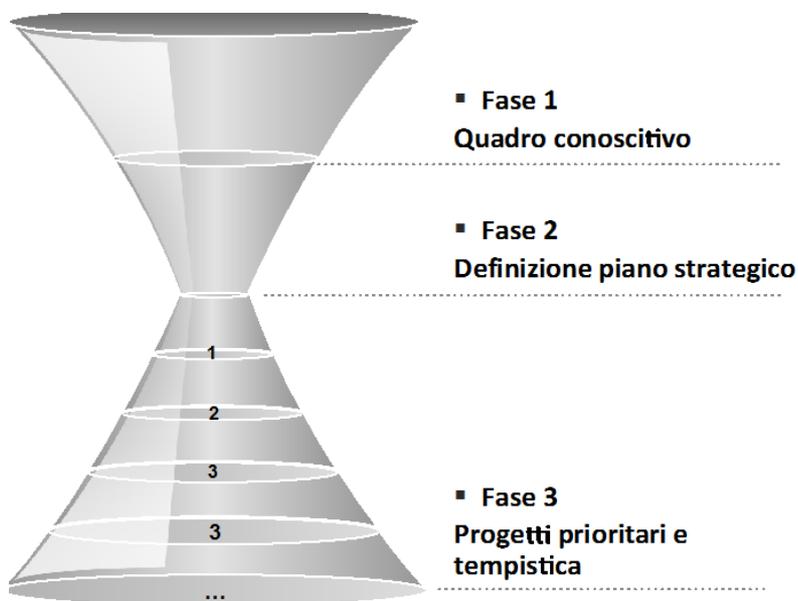
A questo scopo il Piano è stato strutturato in tre parti, due parti più flessibili, che descriveranno l'una il contesto e l'altra il piano di azione proposto, che dovranno essere costantemente aggiornate e condivise dal gruppo e una parte di tipo metodologico che rappresenta la base per il lavoro di tutto il gruppo di coordinamento e la strategia comune.

Di seguito una breve descrizione della struttura delle tre fasi del Piano:

- Fase 1 - Quadro conoscitivo: in questa fase i partecipanti al Coordinamento hanno lavorato in gruppi tematici, per raccogliere tutti i dati disponibili su: infrastrutture, aspetti socio-economici ed ambientali, diritto e innovazione amministrativa w progetti pilota. I dati sono stati analizzati e inseriti in un'analisi SWOT. Il risultato è l'analisi stessa e la descrizione del contesto generale e del funzionamento del Sistema.
- Fase 2 - Piano Strategico: questa seconda fase rappresenta la parte di riferimento metodologico e di tipo strategico in cui sono riportati gli obiettivi strategici di medio-lungo termine per la navigazione interna, derivanti dall'analisi SWOT risultata dalla prima fase.
- Fase 3 - Piano d'azione: tale ultima fase contiene la definizione dei progetti prioritari strategici, di un piano di monitoraggio per la loro futura attuazione con i rispettivi tempi, scelti attraverso un'analisi multicriteria ed una costante consultazione pubblica con le parti interessate. Il piano d'azione comprende: (i) un elenco di progetti prioritari, sinteticamente descritte in schede, (ii) un elenco di progetti pilota, descritti più in dettaglio, compreso lo studio di fattibilità, tempi e aspetti finanziari, (iii) un piano di monitoraggio.

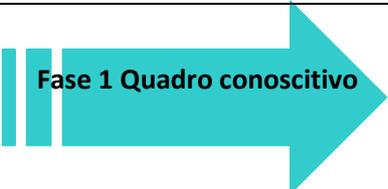
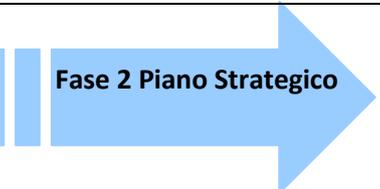
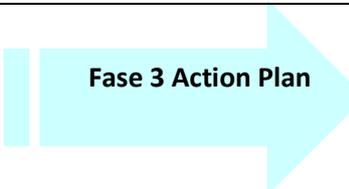
Le tre fasi analitiche possono essere rappresentate come in figura seguente: dalle molte informazioni derivanti dal quadro conoscitivo, attraverso un'analisi SWOT si sono individuati i punti principali che hanno supportato la definizione degli obiettivi e del piano strategico, che si concretizza poi in una serie di progetti specifici.

Figura 4 Articolazione metodologica del Piano sistema dell'Italia del Nord



Fonte: elaborazioni ALOT s.c.a.r.l., 2011

Ciascuna delle 3 fasi si articola in tre sotto fasi di lavoro, come riportato in figura seguente.

		
<ul style="list-style-type: none"> 1.1 Il sistema idroviario dell'Italia del Nord 1.2 Aspetti territoriali ed economici 1.3 Aspetti infrastrutturali 1.4 Competenze, norme e strumenti di governance della rete idroviaria 1.5 Aspetti Ambientali 1.6 Analisi dei traffici 1.7 Prime analisi dell'attitudine logistica verso il sistema Idroviario 1.8 Analisi SWOT complessiva dello stato di fatto 	<ul style="list-style-type: none"> 2.1 Approccio metodologico alla definizione della strategia del Piano 2.2 Obiettivi generali per la navigazione interna del programma UE 2006-2013 2.3 Linee di intervento, obiettivi strategici e azioni strategiche per il sistema idroviario del Nord Italia 2.4 Metodologia di definizione dei progetti prioritari 2.5 Metodologia di valutazione dei progetti prioritari (MCA) 	<ul style="list-style-type: none"> 3.1 Risultati Interviste mediante questionari ad attori ed imprese locali per la definizione progetti prioritari 3.2 Lista e descrizione schede progetti prioritari 3.3 Risultanze analisi multicriteria 3.4 Schede approfondite dei progetti da realizzare

Contenuti del Piano

Di seguito vengono sinteticamente riassunti i principali contenuti e risultati dei capitoli costituenti le tre fasi del Piano.

Fase 1. Quadro conoscitivo

Il quadro conoscitivo, oltre a definire il campo di azione dell'intero Piano, vale a dire la navigazione commerciale nel Nord Italia, rispetto al tema generale che ha valenze anche di tipo turistico, riporta il framework territoriale ed economico, normativo, sulle competenze e sugli strumenti di pianificazione anche ambientale che governano il sistema. Vengono inoltre descritte ed analizzate nel dettaglio le infrastrutture di tipo lineare e puntuale che lo costituiscono, illustrandone le criticità, i cosiddetti "colli di bottiglia", e classificati i progetti in atto lungo tutta la rete.

La rappresentazione dell'offerta viene accompagnata da un'analisi dei traffici merci attuali e potenziali lungo il sistema idroviario e da una elaborazione rispetto all'attitudine al trasporto idroviario dei distretti produttivi che interessano l'area dell'Italia del Nord, valutando il traffico potenziale che il sistema sarebbe in grado di sostenere.

Per ciascuno dei temi esaminati è stata predisposta una matrice dei punti di forza, di debolezza, delle minacce e delle opportunità (analisi SWOT). A conclusione della Fase 1 è stata prodotta una matrice SWOT complessiva che riassume tutti i temi esaminati e fornisce una lettura sintetica dello stato di fatto del sistema idroviario del Nord, consentendo, nella fase successiva, di impostare l'elaborazione del piano strategico.

Il sistema idroviario dell'Italia del Nord

Per iniziare ad inquadrare il sistema idroviario del Nord Italia, si presenta innanzi tutto la distinzione tra il suo carattere commerciale e turistico, fornendo per completezza alcuni elementi essenziali sulla navigazione turistica.

In particolare viene prima riportato un breve excursus storico rispetto allo sviluppo delle idrovie del Nord Italia ed i risultati dei principali risultati di studi in ambito nazionale e comunitario rispetto alle vie navigabili commerciali e turistiche, per poi passare ad una descrizione della rete navigabile turistica. Dopo un affondo sul caso della Lombardia orientale, si riportano le linee guida per lo sviluppo della navigazione ecocompatibile sui corsi d'acqua e una descrizione delle sinergie con le altre forme di trasporto pubblico di persone esistenti e di progetto o di possibile sviluppo.

Aspetti territoriali ed economici

Il sistema idroviario navigabile a scopi commerciali si localizza geograficamente nel baricentro delle maggiori aree di sviluppo europee. La macroregione dell'Italia del Nord viene analizzata nel dettaglio evidenziandone l'importanza a livello economico-produttivo e di dinamiche insediative e di mobilità, in quanto potenziale anello di snodo, intersezione e congiunzione tra i corridoi transeuropei che attraversano il territorio italiano e rete di riferimento per le merci in attraversamento dello spazio alpino.

In particolare la posizione e l'andamento ovest-est del sistema idroviario dell'Italia del Nord risultano strategici rispetto al mercato del Nord Italia (Milano dista 50 Km da Cremona) assecondando lo sviluppo economico industriale della pianura padana e portandosi fino allo sbocco sul mare Adriatico.

La felice collocazione del sistema idroviario deve però tener conto della competitività e dello sviluppo geografico del sistema autostradale che è ben ramificato nel territorio e della distribuzione molto sparsa

delle imprese produttive e logistiche nell'Italia del Nord, che non favoriscono la navigazione interna per il trasporto delle merci.

Tale sezione, portandosi verso il tema del sistema idroviario, si chiude con un approfondimento relativo ai bacini idrografici in cui si inserisce il sistema stesso.

Aspetti infrastrutturali

Il capitolo affronta il tema fondamentale della rappresentazione della rete e dei nodi del sistema idroviario dell'Italia del Nord, con particolare risalto agli aspetti critici e agli sviluppi previsti, attraverso la creazione di database aggiornati e condivisi sulla situazione infrastrutturale.

L'analisi delle infrastrutture riguarda i tronchi della rete, i canali artificiali ed il fiume Po, le conche di navigazione ed i porti della rete idroviaria. Ciò che emerge è innanzi tutto una buona infrastrutturazione della rete, con alcuni tratti della rete in Va classe CEMT e con i principali porti interni dotati di strutture di collegamento stradali e ferroviarie e attrezzature portuali che li rendono competitivi nel contesto delle piattaforme logistiche del Nord Italia. Permangono, però, diverse criticità: le principali riguardano l'assenza di infrastrutture per l'interscambio diretto tra le navi marittime e quelle per la navigazione interna, l'assenza di una regolazione dei livelli delle acque lungo i fiumi, che comporta il rischio di periodi con impossibilità di navigazione, e la presenza di alcuni importanti di "colli di bottiglia" (in primis localizzazione di tratti in classe IV che riducono l'efficienza dei tratti in classe V).

In particolare i principali colli di bottiglia sono:

- Cremona – Pavia (E91-02): Da trasformare dalla III alla IV Classe

I colli di bottiglia strategici:

- Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco (E91-01) da Trevenzuolo alla chiusa di Baricetta Da trasformare dalla IV alla V Classe

I collegamenti mancanti:

- Canale Milano-Po (E91) da Milano a Pizzighettone

Altri problemi sono di ordine gestionale, quale lo scarso coordinamento tra le infrastrutture di navigazione esistenti (con particolare riguardo alle conche), la mancanza di condivisione dei dati di traffico e di condizioni della rete in real-time e di una serie di specializzazioni funzionali dei porti (escluso Viadana).

E' riportata anche la mancata realizzazione progetti prioritari (regimazione fluviale fino alla foce adriatica, costruzione Isola Serafini e completamento del canale Milano-Cremona), che si affianca alla dispersione risorse finanziarie limitate in progetti infrastrutturali non prioritari.

Per verificare la capacità della rete è stato quindi applicata una stima della capacità delle aste dei canali e fluviali, considerando infinita la capacità dei porti, che ha fornito un dato attuale teorico sull'intero sistema idroviario di circa 79.200 tonn/giorno attuale e di 252.000 tonn/giorno nello scenario futuro, con tutti gli interventi in progetto realizzati. Tali dati in termini annuali sono attualmente 29 milioni di tonnellate di merce trasportabile in un anno ed una capacità futura di circa 92 milioni di tonnellate.

Considerando la capacità massima dei porti il dato attuale risulta di 2,3 milioni di tonnellate all'anno, mentre nel futuro si stimano 7,9 milioni tonn/anno.

Il capitolo si conclude con una rassegna riguardante la flotta utilizzabile nel sistema idroviario.

Competenze, norme e strumenti di governance della rete idroviaria

Per meglio analizzare il Sistema Idroviario dell'Italia del Nord tale capitolo affronta il quadro normativo, le competenze e gli strumenti di pianificazione che lo governano.

Da tale esame è apparsa una generale mancanza di una visione strategica del sistema idroviario, sia a livello normativo, che amministrativo e pianificatorio, specialmente a riguardo degli interventi infrastrutturali.

Le competenze sono spesso divise sulle varie parti del sistema idroviario e non interagiscono, le regolamentazioni sono poco unitarie e manca un piano complessivo di sviluppo. Uno dei principali problemi riguarda le competenze e la gestione delle operazioni nell'area fluviomarittima, in cui la mancata integrazione è ancor più grave.

Aspetti Ambientali

I notevoli benefici dati dalla maggiore efficienza energetica dei mezzi per la navigazione e dai conseguenti inferiori tassi di emissione di gas climalteranti e la minor esposizione al rumore rappresentano le principali motivazioni del rinnovato interesse che le politiche europee riversano attualmente sulla navigazione come alternativa al trasporto su gomma e su ferro.

A tal proposito sono illustrati i benefici ambientali ed affrontate le principali politiche e programmi comunitari in materia di acque e navigazione (programma Marco Polo, Naiades, etc.). Sono anche riportate alcune buone pratiche a livello ambientale di progetti di cooperazione internazionale (Danubio e Reno) in tema di navigazione interna.

Nonostante la buona performance ambientale in rapporto ad altre tipologie di trasporto merci, l'analisi ha dovuto considerare anche gli effetti sull'ambiente del trasporto idroviario delle merci.

Sono quindi forniti alcuni suggerimenti per la stima delle esternalità dei trasporti, sottolineando che la valutazione di progetti trasportistici e/o infrastrutturali tramite quantificazione dei danni ambientali e delle esternalità presenta diverse criticità legate soprattutto alle incertezze metodologiche e alla variabilità degli intervalli di stima. Si riporta, a titolo indicativo, il calcolo del valore di 4,76 €/tonn di esternalità risparmiate passando dal trasporto su gomma a quello via acque interne in uno scenario futuro di realizzazione di tutti i progetti nel Sistema idroviario del Nord Italia.

Il capitolo termina con un'analisi del quadro ambientale del sistema idroviario dell'Italia del Nord, da cui emerge ancora una frammentazione delle competenze sul sistema delle acque tra attori pubblici (Stato, Autorità di bacino, Regioni, Province, Agenzie di ATO, Consorzi di bonifica) e privati.

Analisi dei traffici

In tale capitolo vengono analizzati i dati di traffico all'interno del sistema idroviario per individuare il grado di operatività dei vari porti ed il trend dei traffici negli ultimi tre anni. Vista la mancanza di un sistema omogeneo di raccolta e elaborazione dei dati che impedisce la lettura chiara ed univoca dei trend di sviluppo dei traffici, viene innanzi tutto presentata una metodologia di raccolta dati. In secondo luogo vengono riportati i traffici fluviali e quelli terrestri al fine di individuare i trend dei flussi merceologici transitanti lungo il sistema idroviario ed all'interno della rete dei porti interni. Il capitolo si chiude con un'analisi dei potenziali scenari di traffico che possono interessare il sistema ipotizzando di risolvere le criticità attuali.

Dall'analisi rispetto all'attuale sistema di gestione dei dati è da riportarsi una mancanza (se si esclude il caso di Rovigo) di automatizzazione e di una piattaforma comune di interscambio e condivisione dei dati di traffico e di condizioni della rete in real-time.

Grazie alla possibilità di utilizzare i contributi Europei (Progetto Marco Polo II, budget dedicato alla navigazione fluviale), nazionali, regionali (es. progetti di innovazione SISIFO) e provinciali (es. provincia di Mantova, incentivi alla navigazione), sarebbe opportuno creare un sistema di raccolta e gestione dati automatizzata comune.

Per quanto riguarda i dati sui traffici, si rileva che le merci viaggiano quasi esclusivamente in ingresso verso i porti interni e che vi è una forte concentrazione merceologica. La tendenza dei traffici idroviari (2007-2010) è in maggiore calo rispetto alle modalità terrestri in quanto il trasporto fluviale è più gravemente esposto alle variabili congiunturali e la crisi strutturale riguarda in particolare settori produttivi storicamente legati al sistema idroviario (chimico ed estrattivo).

Altre possibilità da citare sono quelle di ottimizzare i cosiddetti “carichi di ritorno”, quella dell’integrazione marittima attraverso adeguate politiche di collaborazione, al sistema portuale Nord Adriatico, sul modello dei porti del Northern Range e a nuove tecnologie (nave modello “fluviomar”) e l’apertura del mercato a nuovi operatori ferroviari.

Il trend della quantità di merce trasportata nel Sistema idroviario è in diminuzione e nel 2010, anche con un accenno di ripresa, il dato di circa 386.000 tonn, risulta più che dimezzato rispetto alla situazione del 2007 (774.000 tonn circa). Tuttavia va sottolineato che il trend negativo sia valido anche in una prospettiva più ampia, dal momento che il livello maggiore dei volumi di traffico si registra proprio nel 2001 (906.000 tonn circa, senza il dato di Rovigo, non disponibile).

Per verificare la capacità della rete è stato quindi applicato un metodo di stima dei traffici che ha fornito un traffico potenziale del sistema attuale e futuro. Un tetto alla domanda potenziale per il trasporto fluviale nel Nord Italia così come nella situazione attuale, e con l’attuazione degli interventi “soft” realizzabili nel breve termine si può considerare, per quanto sopra esposto, pari al 5% degli scambi sopra quantificati (41,5 milioni di tonnellate), e cioè a circa 2,2 milioni di tonnellate annue. Il tetto della domanda potenziale riferito al futuro, con un sistema idroviario più esteso e con l’upgrade delle infrastrutture esistenti, può essere conseguentemente stimato nel 10% del trasporto totale, ovvero in circa 6,4 milioni di tonnellate. A partire da tale dato è possibile stimare un risparmio in termini di esternalità, ipotizzando che tale traffico passi completamente dal trasporto su gomma al trasporto idroviario, di circa 30,5 milioni di euro all’anno.

Prime analisi dell’attitudine logistica verso il sistema Idroviario

Questo capitolo analizza l’attitudine dei distretti produttivi dell’area dell’Italia del Nord al trasporto merci attraverso il sistema idroviario, per individuare le caratteristiche principali del bacino di mercato a cui il sistema idroviario si riferisce. Un analogo studio è stato quindi rivolto alle singole imprese, anche attraverso l’uso di un’indagine diretta tramite questionario.

Dalle analisi svolte emerge che la presenza di porti interni attrezzati ed una tipologia merceologica favorisce la tendenza verso il trasporto idroviario. I distretti produttivi potenzialmente adatti al trasporto via acque interne sono risultati il siderurgico caratterizzato da rottami e coils in arrivo dai porti marittimi, il settore alimentare caratterizzato soprattutto da mangimi e cereali, e destinato in buona parte alle aziende agricole della bassa padana, il distretto del mobile della Lombardia orientale, caratterizzato da materiali pericolosi quali il metanolo, e dal trasporto di urea ed il settore energetico compatibile con il tipo di naviglio navigante sul sistema idroviario.

Per le esportazioni via idrovia è da rilevare un certo potenziale di benzine (200.000 tonnellate c.a.) e del distretto del mobile, verso Nord Africa e medio Oriente e di trasporto di carichi eccezionali, diretti particolarmente verso medio ed estremo Oriente.

Dai dati raccolti risulta che attualmente la scelta verso il trasporto fluviale riguarda principalmente le importazioni di materie prime e semilavorati dall’Est-Europa, medio ed estremo Oriente, mentre rimane

marginale sotto il profilo delle esportazioni (prodotti finiti verso Europa occidentale). Ciò comporta uno scompensamento sulla direttrice est-ovest interessata dall'idrovia, che comporta il problema del ritorno a vuoto. E' da sottolineare però che negli ultimi anni, lo sviluppo crescente dei paesi del medio Oriente e Nord Africa, ha comportato una sempre maggiore compensazione dei flussi est-ovest, e quindi del trasporto idroviario, poiché i prodotti destinati a tali mercati dal Nord Italia devono raggiungere i porti del Nord Adriatico.

Dalle interviste, emerge che la rottura di carico generata dall'arrivo in porto e l'ulteriore trasporto su gomma fino a destino non rappresentano per le imprese intercettate quasi alcuna limitazione, in quanto, trovandosi nelle immediate vicinanze potrebbero facilmente costituire un servizio di shuttle (in certi casi anche automatizzato), che abbatterebbe i costi dell'ultimo miglio. Ciò pone anche l'attenzione sulla necessità di pianificare un sistema di facile insediamento industriale sulle idrovie, sul modello Nord europeo, per favorire il trasporto door to door direttamente via acqua.

E' stato inoltre evidenziata la necessità di una flotta fluvio-marittima capace di intraprendere la navigazione in mare Adriatico anche con condizioni meteo non favorevoli e di sviluppo della flotta esistente, che attualmente manca della capacità di trasporto necessaria per venire incontro alla domanda potenziale.

Fase 2. Piano strategico

La fase 2 del Piano, come anticipato, intende fornire un quadro metodologico di riferimento. I risultati dell'analisi del quadro conoscitivo della domanda e offerta del sistema di navigazione idroviaria sono stati riassunti in una matrice SWOT. Le possibili strategie di intervento individuate come possibili ambiti di azione strategica del Piano vengono dapprima, per comodità, raggruppati secondo linee strategiche di intervento che aiutano a focalizzare le macro aree di intervento del Piano del sistema idroviario.

Ciascun macro tema strategico contiene la lista delle linee di intervento (tipicamente rappresentati da verbi di azione come ad esempio creare, iniziare, costruire, sviluppare, ecc.) che rappresentano ciò che dovrebbe essere realizzato per raggiungere la strategia. Si tratta dunque del piano di azione. A ciascuna linea di intervento sono abbinati progetti prioritari, un sottoinsieme di progetti ordinati attraverso il metodo dell'analisi multicriteriale.

Approccio metodologico alla definizione della strategia del Piano

La prima parte della fase 2 affronta proprio la struttura del Piano, definisce le tre fasi della sua struttura e la metodologia sottesa. In particolare, dopo l'illustrazione della struttura stessa del Piano, si passa alla definizione degli obiettivi e delle azioni conseguenti a quanto emerso dall'elaborazione della fase 1, utilizzando in maniera efficace i risultati dell'analisi SWOT.

Obiettivi generali per la navigazione interna del programma UE 2006-2013

Gli obiettivi strategici di Piano vengono poi messi in relazione agli obiettivi stabiliti dall'Unione Europea per la navigazione interna del programma UE 2006-2013, per verificarne la coerenza.

Linee di intervento, obiettivi strategici e azioni strategiche per il sistema idroviario del Nord Italia

A partire dagli obiettivi si sono definite le linee di intervento:

- Marketing,
- Servizi,
- Governance,
- Formazione e regolamentazione,
- Infrastrutture,
- Information & Communication Technology.
- Ambiente, sicurezza sul lavoro e benefici sociali,

Tali linee di intervento raggruppano una serie di obiettivi, a cui sono correlate azioni strategiche, che hanno lo scopo di perseguire gli obiettivi stessi.

In tal modo si è costruita una griglia nella quale è rappresentato in maniera sintetica tutto il quadro che sta alla base della definizione delle azioni specifiche che sarebbe opportuno intraprendere per superare le criticità evidenziate e sfruttare gli elementi di forza evidenziati nella fase 1.

Metodologia di definizione dei progetti prioritari

Allo scopo di dare concretezza all'approccio metodologico utilizzato, ad ogni azione strategica sono stati associati alcuni specifici progetti ritenuti prioritari. Si tratta cioè di progetti che potrebbero dare impulso alla realizzazione dell'azione strategica di riferimento, e quindi al raggiungimento dell'obiettivo strategico cui si riferisce.

La scelta di tali progetti è frutto della collaborazione tra il team ALOT scarl, esperti internazionali e nazionali che hanno affiancato ALOT scarl nell'attività di analisi delle criticità e dei bisogni del sistema, apportando

conoscenze tecniche proprie e dell'area geografica di propria competenza e interesse, gli stakeholder del sistema idroviario, in particolare facenti parte del coordinamento, interpellati relativamente ai propri temi, i quali hanno avuto modo di suggerire soluzioni mutuare dagli ambiti gestionali di relativa competenza, e dalle sensibilità territoriali da essi rappresentate. La raccolta di informazioni presso tali fonti è stata strutturata attraverso la conduzione di interviste presso i diversi soggetti sopraccitati.

Per la descrizione dei progetti si è adottata una struttura standard, che per quanto difficilmente adattabile contemporaneamente ai vari aspetti di intervento, si è resa necessaria al fine di effettuare successivamente un'analisi MCA, per la valutazione obiettiva dei vari progetti sulla base di criteri comuni.

Innanzitutto ogni progetto è stato inserito in una precisa gerarchia, attribuito ad un'azione strategica di riferimento, e conseguentemente ad un obiettivo strategico e ad una linea d'intervento tra quelle individuate.

Successivamente, per ogni progetto si sono indicati:

- Obiettivo;
- Stato progetto;
- Cantierabilità;
- Costo progetto;
- Situazione finanziaria;
- Tempi di realizzazione;
- Descrizione.

Metodologia di valutazione dei progetti prioritari

L'ultima parte della fase 2 riguarda la metodologia scelta per la selezione dei progetti sui quali sviluppare l'Action Plan, nella fase successiva del Piano, ovvero l'analisi multicriteria, che tiene conto di una pluralità di criteri, di differente natura, non sempre monetizzabili e dunque non sempre confrontabili con un'analisi di tipo Costi-Benefici.

Rispetto all'Analisi Costi-Benefici, le MCA si differenziano per l'intento di individuare il grado di "desiderabilità" di un intervento in base ai suoi effetti ed in maniera indipendente rispetto ai costi associati alla sua realizzazione, demandando la valutazioni di convenienza economica ad analisi precedenti (che operano dunque da filtro rispetto a una serie di progetti alternativi) o susseguenti (effettuate in questo caso per selezionare i progetti desiderabili in base alla loro fattibilità).

Nella fattispecie, l'analisi si realizza in due step successivi:

- Valutazione di fattibilità: ha lo scopo di selezionare i progetti in base a un confronto (di tipo qualitativo, benché basata per molti dei progetti su dati quantitativi) tra i costi di realizzazione e i benefici apportati per il raggiungimento dell'obiettivo precipuo del Piano (ovvero l'aumento del traffico idroviario) in termini sia di aumento dell'offerta che della domanda;
- Analisi Multi-Criterica (MCA): tesa a delineare, in maniera qualitativa, un ranking di desiderabilità di ciascuno dei progetti selezionati precedentemente per il sistema.

È fondamentale sottolineare che questa procedura viene effettuata separatamente per due categorie di progetti, al fine di rendere la valutazione più agevolmente confrontabile:

- 1) Progetti di natura infrastrutturale.
- 2) Progetti di natura "soft" (organizzativa, regolamentativa, di marketing, etc).

Per ciascuno dei due diversi gruppi la valutazione si articola intorno a una selezione coerenti di criteri.

Fase 3. Action Plan

È la fase conclusiva di progetto che, a partire dalla strategia, definisce, attraverso valutazioni multicriteriali da parte di un gruppo selezionato di soggetti, un ordine logico e graduato di progetti basati sul rapporto costi/efficacia/finanziabilità. La graduatoria di progetti prioritari fornisce da un lato una prima guida agli attori interessati nella scelta di misure più efficace tra quelle concretamente realizzabili e, dall'altro, propone un ordinamento gerarchico di progetti che i soggetti pubblici e privati potrebbero in futuro trovarsi ad avere l'opportunità di attuare e poi gestire.

Per ciascun progetto viene inoltre determinata una batteria di indicatori (di risultato e di tendenza) che supportano le attività di monitoraggio. Il sistema di monitoraggio e reporting riprende l'approccio proposto dal sistema di 'scorecard', termine mutuato dai tabelloni utilizzati nelle partite di baseball e di pallacanestro, a complemento del puro e semplice punteggio della partita che in quel momento si sta giocando. In entrambi gli sport il punteggio è infatti la risultante del combinarsi di un elevato numero di eventi e di variabili da rendere indispensabile, per una corretta interpretazione del risultato finale atteso di un incontro, una loro attenta e costante analisi. Allo stesso modo la realizzazione e la misura di efficacia del piano di azioni del Piano sarà verificato in accordo ad una serie di indicatori di tendenza e di risultato che aiutano a monitorare il grado di attuazione della strategia prevista.

Approfondimento Progetti Prioritari

Risultati Interviste mediante questionari ad attori ed imprese locali per la definizione progetti prioritari

Per la realizzazione del Piano si è data la massima importanza alla pluralità di enti coinvolti nell'amministrazione e nello sviluppo del sistema, rappresentanti altrettante diverse sensibilità nel contesto territoriale di riferimento, o relative alle differenti peculiarità. A tale scopo si sono svolte una serie di interviste che hanno coinvolto gli Stakeholder del sistema, i cui risultati sono riportati in tale capitolo.

Relativamente invece alle proposte progettuali avanzate, unanimemente i soggetti coinvolti hanno sottolineato la necessità di agire primariamente sulla **normativa**, riconosciuta come un aspetto attualmente estremamente penalizzante, ed il cui aggiustamento potrebbe per converso avvenire a costo zero ed in tempi estremamente rapidi.

Tra le modifiche normative suggerite, quella considerata più importante è l'equiparazione della navigazione sotto costa alla navigazione interna, evitando così la necessità dell'utilizzo di rimorchiatori marittimi in aggiunta o in sostituzione agli spintori in dotazione, ed aggirando altresì il problema dei pilotaggi marittimi. Altra sentita necessità riguarda la rimozione di prescrizioni affliggenti i natanti fluviali in entrata nei porti marittimi (es. pilotaggi, ormeggi, CO2 tax ecc.), che favoriscono il competitor gomma.

Sotto il versante infrastrutturale, la prima esigenza emersa è quella di poter giustificare gli investimenti con i benefici che possono derivare da questi, in particolare in termini di risparmio di esternalità.

Sul versante degli **investimenti infrastrutturali**, si è sottolineata primariamente la necessità di estendere la rete e penetrare nel tessuto economico del nord Italia e la realizzazione di un terminal ibrido in prossimità della costa (Porto Levante), capace di ospitare direttamente imbarcazioni fluviali per i transhipment con il piccolo cabotaggio, e giungere ai porti interni in tempi rapidi. Altro motivo di interesse è lo sviluppo di sinergie tra l'acqua ed il ferro, e quindi della capacità di transhipment diretti in grado di permettere un più facile dialogo tra ferro e porti marittimi, tramite la mediazione della via d'acqua.

Per quanto riguarda la **governance**, si è sollevata con forza la necessità di un coordinamento, che includa anche i soggetti privati, sia per evitare localismi e calare gli sforzi dei singoli enti in un disegno complessivo che porti benefici al sistema nel suo complesso, sia soprattutto, per fornire agli investitori che volessero affacciarsi al sistema idroviario un soggetto referente unico con il quale interfacciarsi per ottenere informazioni e direttive sulle opportunità e le modalità di partenariato.

Altro punto riguarda il **sistema di incentivi** come valorizzazione del risparmio generato in termini di esternalità, per incentivare la navigazione e colmare così il gap che la divide dalla gomma.

I soggetti privati propongono inoltre una loro compartecipazione negli interventi rivolti alla modernizzazione della flotta, che con migliorie tecnologiche sarebbe da sé in grado di competere con il concorrente gomma.

La modernizzazione della flotta, oltre che attraverso la costruzione di un sistema di incentivi bilanciato, dovrebbe coinvolgere operatori già attivi in altre aree geografiche in Europa. Solo soggetti già stabiliti avrebbero infatti la capacità, anche senza incentivi, di installare una flotta moderna e numerosa a breve termine.

Sul versante del **marketing** è emersa la necessità di impiegare nuove tecnologie, attraverso la creazione di un portale internet volto all'incontro di domanda ed offerta di trasporto su acqua, ed incentrato sulla dimostrazione dei benefici ambientali correlati alla navigazione interna.

Si è poi posto l'accento sull'opportunità rappresentata dalle esportazioni, e particolarmente dalle grandi compagnie di trasporto del sud-est asiatico che potrebbero essere interessate a collocare hub di raccolta merci per l'esportazione proprio lungo la via d'acqua.

Lista e descrizione schede progetti prioritari

A valle delle analisi e delle interviste condotte, vengono elencati tutti i 93 progetti prioritari scaturiti. Ogni progetto riportato è collegato alla scheda descrittiva, che ne illustra le principali caratteristiche descritte nella fase 2.

Risultanze analisi multicriteria

In accordo con quanto illustrato nell'ultima sezione della fase 2 del Piano, l'analisi multicriteria ha lo scopo di definire una classifica indicativa dei progetti in base sia a:

- a) la loro fattibilità economica in relazione al contributo che apportano (dal punto di vista del miglioramento dell'offerta o dell'ampliamento della domanda) allo sviluppo del traffico;
- b) la loro rispondenza a gli obiettivi specifici del Piano stesso.

Il primo di questi punti viene considerato mediante lo Step A dell'analisi multicriteria (MCA), consistente in una valutazione qualitativa di fattibilità, mentre il secondo, mediante lo Step B, una MCA vera e propria effettuata sui progetti selezionati in base al primo Step.

Ad ogni progetto è stata associata una coppia di valori, esprimenti:

- 1) Il contributo allo sviluppo del traffico (valore tra 0 e 100);
- 2) Il costo economico (valore tra 0 e 100).

La quantificazione del primo valore è avvenuta tramite una valutazione qualitativa da parte del team di lavoro, mentre quella del secondo in base alla stima del costo di realizzazione di ciascun progetto.

Il confronto tra i valori (1) e (2) colloca ciascun progetto in un diagramma, che presenta anche l'informazione sulla finanziabilità dei singoli progetti suddivisa come segue:

- non finanziati e per i quali non si prevede l'attivabilità di canali di finanziamento a breve (0%);
- già finanziati o immediatamente finanziabili (100%);
- per i quali sono attivabili finanziamenti parziali (su alcuni dei lotti previsti, o con un'articolazione tempistica differita) (50% o altri valori intermedi);

In accordo con la metodologia presentata nella fase 2, i progetti selezionati nel primo step (in particolare quelli che presentano Finanziabilità positiva oppure Valutazione costi/benefici superiore a 1) vengono divisi in due categorie: "Hard" (progetti di natura infrastrutturale) e "Soft" (progetti di altra natura) e sottoposti ad una MCA al fine di definire una prioritizzazione degli interventi stessi. Il risultato di questo step è illustrato nelle due tabelle che seguono, nella quale il punteggio della MCA presentato per ogni progetto è normalizzato, ponendo uguale al 100 il punteggio del progetto "migliore".

Fra i progetti selezionati si citano: il porto off-shore di Venezia, il collegamento per Milano (Canale Milano-Cremona), la regimazione del fiume Po, la sistemazione a corrente libera del tratto di fiume Po da Mantova a Cremona, incentivi alla navigazione, il calcolo delle esternalità, la riforma normativa, l'automatizzazione delle conche.

Schede approfondite dei progetti da realizzare

Per ognuno di tali progetti si è completata una scheda approfondita, i cui campi sono mirati a rappresentare le informazioni normalmente richieste nei bandi di finanziamento, in modo da esplicitare gli elementi più concreti e significativi:

- Nome progetto
- Linea d'intervento
- Obiettivo strategico
- Azione strategica
- Bottleneck
- Risultati attesi
- Costo progetto
- Modalità di finanziamento
- Stato progetto
- Durata progetto
- Inizio progetto
- Completamento progetto
- Localizzazione del progetto
- Piano di lavoro e descrizione dello svolgimento delle attività
- Impatto sul territorio.

Partecipazione ad Eventi e Fiere

Come premesso, l'elaborazione del Piano si è basata su un processo continuo di consultazione e concertazione con gli attori più rilevanti del sistema idroviario. Di seguito si elencano, quindi, i principali eventi durante i quali, oltre a presentare l'avanzamento del Piano, si sono raccolte e discusse le istanze ed i suggerimenti, anche attraverso tavole rotonde, interviste e questionari agli stakeholder e ai decision makers.

1. *"Presentazione Masterplan del Sistema Idroviario del Nord Italia"*, Mantova (Italia), 29 Luglio 2010: seminario locale inerente la presentazione dei progetti di promozione e sviluppo del sistema fluvio-marittimo del Nord Italia e del Nord Adriatico ed in particolare lo stato avanzamento lavori del Piano Generale del Sistema Idroviario del Nord Italia. Rivolto a decision makers e stakeholders.
2. *"Mantua Oper Port"*, Mantova (Italia), 15 Ottobre 2010: workshop locale volto alla diffusione di iniziative per la conoscenza e la fruizione del porto di Mantova (Valdaro) e delle vie navigabili per il trasporto delle merci. Rivolto ad operatori logistici, decision makers e stakeholders.
3. *"Improving inland waterway transport of Dangerous Goods Transportation"*, Rovigo (Italia), 26 Novembre 2010: convegno locale finalizzato ad incentivare il trasporto di merci pericolose in acque interne. Rivolto a decision makers e stakeholders.
4. *"Presentazione nuova conca Navigazione"*, Mantova (Italia), 14 Marzo 2011: evento locale volto a presentare lo stato di realizzazione della nuova conca di Mantova (Valdaro). Rivolto a decision makers e stakeholders.
5. *"Made in Steel"*, Brescia (Italia), 23 Marzo 2011: fiera nazionale volta a promuovere l'inserimento della navigazione e dei porti interni nella filiera logistica di approvvigionamento del settore produttivo dell'acciaio a partire dai porti marittimi. Rivolto a tecnici, produttori, commercianti, operatori logistici.
6. *"Potentiality, development and promotion of the logistic network of inland navigation of Northern Italy. Complementarity of touristic and freight navigation in inland waterway"*, Castelmassa (Italia), 25 Marzo 2011: convegno locale inerente la presentazione delle infrastrutture essenziali per lo sviluppo dell'alto polesine e del basso veronese. Rivolto a decision makers e stakeholders.
7. *"Inaugurazione area intermodale Valdaro"*, Mantova (Italia), 2 Aprile 2011: evento locale di inaugurazione del raccordo ferroviario per l'area intermodale di Valdaro. Rivolto ad operatori logistici, decision makers e stakeholders.
8. *"Transport Logistic 2011"*, Monaco (Germania), 12 Maggio 2011: fiera internazionale dei trasporti e della logistica durante la quale ALOT s.c.a.r.l. si è dedicata alla promozione della navigazione interna e fluvio-marittima nel Nord Italia e nel Nord Adriatico. Rivolto a visitatori, operatori logistici, decision makers e stakeholder.
9. *"Multimodal Transport approach in Northern Italy"*, Mantova (Italia).
 - 31 Maggio 2011: presentazione della mostra *"Il sistema idroviario del Nord Italia ed i lavori in corso per incrementare la funzionalità delle infrastrutture (programma Recovery)"*. Rivolta ad Istituzioni Nazionali ed Europee, Enti Locali, imprese, operatori logistici decision makers e stakeholders.
 - 1 Giugno 2011: workshop europeo volto a favorire il trasporto multimodale nel Nord Italia e a sottolineare le priorità e le necessità del territorio in vista della revisione delle Reti di Trasporto Transeuropee. Rivolto ad Istituzioni Nazionali ed Europee, Enti Locali, imprese, operatori logistici decision makers e stakeholders.

10. *"The promotion of Veneto Padano Inland Waterway System within the Euroean context of logistic comptences of the Open ENLoCC network"*, Mantova (Italia), 21 Giugno 2011 – 22 Giugno 2011: convegno locale volto a promuovere il Sistema Idroviario Veneto Padano nel contesto Europeo delle competenze logistiche della rete Open-ENLoCC. Rivolto a decision makers e stakeholders.
11. *"The Masterplan of Northern Italy Waterway System and north Adriatic: proposal for a per un overall efficiency of inland waterways"*, Parma (Italia), 19 Luglio 2011: convegno finalizzato ad evidenziare nuove proposte per un efficientamento complessivo nel mondo della navigazione interna. Rivolto a decision makers e stakeholders.
12. *"Visita Laakdal"*, Anversa (Belgio) 6 Settembre 2011 – 8 Settembre 2011: presentazione del Porto di Anversa (Belgio). Rivolto a decision makers e stakeholders.
13. *"Workshop- a comparison of strategic Masterplans of European Waterway Systems and examples of free stream navigation"*, Bruxelles (Belgio).
 - 19 Ottobre 2011 - mattina: workshop europeo presso la delegazione della Regione Lombardia a Bruxelles finalizzato al confronto strategico tra il Masterplan del Sistema Idroviario Europeo e gli esempi di navigazione a corrente libera. Rivolto a decision makers e stakeholders.
 - 19 Ottobre 2011 – pomeriggio: workshop europeo presso il Parlamento Europeo volto ad evidenziare il ruolo strategico del Masterplan del Sistema Idroviario del Nord Italia. Rivolto ad Istituzioni Nazionali ed Europee, Enti Locali, decision makers e stakeholders.
 - 20 Ottobre 2011: workshop europeo presso la delegazione della Regione Lombardia a Bruxelles finalizzato alla promozione degli incentivi per la navigazione interna, sugli aspetti normativi e sulle best practices. Rivolto a decision makers e stakeholders ed operatori logistici.
14. *"Porto Nogaro and Northern Italy Waterway System: functional aspects, developing perspectives"*, Nogaro (Italia), 26 Ottobre 2011: convegno locale volto alla promozione del Sistema Idroviario del Nord Italia e del Consorzio Aussa Corno. Rivolto a decision makers e stakeholders.
15. *"NINA-NET Final Meeting & Open Workshop"*, Rovigo (Italia), 11 Novembre 2011: convegno volto alla promozione delle vie navigabili ed il loro impatto sulla logistica e sul sistema industriale ed in particolare sul ruolo del Sistema Idroviario del Nord Italia e del Polesine quale area centrale della via navigabile. Rivolto a decision makers e stakeholders.
16. *"La promozione delle vie navigabili e il loro impatto sulla logistica e sul sistema industriale del nord"*, Rovigo (Italia), 18 Novembre 2011: convegno locale finalizzato alla promozione delle vie navigabili ed il loro impatto sulla logistica e sul sistema industriale del nord ed in particolare sul ruolo del sistema industriale e del Polesine quale area centrale della navigazione fluvio-marittima. Rivolto ad Istituzioni Nazionali, Enti Locali, decision makers e stakeholders.
17. *"Studi per il miglioramento infrastrutturale del Sistema Idroviario dell'Italia del Nord. Progetto definitivo del corso libero del fiume Po"*, Parma (Italia), 2 Dicembre 2011: convegno locale di promozione dello studio per il miglioramento infrastrutturale del Sistema Idroviario dell'Italia del Nord e del progetto definitivo del corso libero del fiume Po. Rivolto ad Istituzioni Nazionali, Enti Locali, decision makers e stakeholder.