

Bruxelles, 11 giugno 2024  
(OR. en)

10824/24

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2024/0011(COD)**

---

---

**TRANS 288  
MAR 94  
CODEC 1458  
IA 138**

## **NOTA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. Comm.:	6008/24
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità – Orientamento generale

---

## **I. INTRODUZIONE**

1. Il 31 gennaio 2024 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta riguarda una modifica della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152.

3. La direttiva 2005/44/CE stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso di servizi d'informazione fluviale armonizzati, interoperabili e aperti<sup>1</sup> allo scopo di accrescere la sicurezza, l'efficacia e la compatibilità ambientale del trasporto per vie navigabili interne. Fissa i requisiti generali per l'istituzione dei RIS da parte degli Stati membri, gli ambiti in cui è necessario sviluppare norme e i principi da seguire.
4. Nel 2021 la Commissione ha effettuato una valutazione ex post<sup>2</sup> della direttiva, concludendo che l'introduzione dei RIS è ancora lenta e frammentata, il che ostacola la competitività e la sicurezza del settore e ne pregiudica il contributo agli obiettivi del Green Deal europeo.
5. La revisione della direttiva mira ad affrontare i problemi individuati e persegue tre obiettivi principali:
  - garantire la disponibilità di dati RIS e norme armonizzate;
  - agevolare l'integrazione del trasporto per vie navigabili interne nella catena multimodale;
  - assicurare una maggiore diffusione e interoperabilità delle soluzioni digitali e affrontare i timori in merito alla protezione dei dati.
6. La Commissione ha adottato la proposta nel contesto del suo programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT). La proposta è fondata sui risultati di una valutazione d'impatto<sup>3</sup> basata su uno studio di sostegno esterno.

---

<sup>1</sup> I servizi d'informazione fluviale (RIS) sono servizi e funzionalità avanzati che riguardano principalmente aspetti della navigazione interna legati al traffico o al trasporto. Sono servizi relativi al traffico i servizi di informazioni sui canali, le informazioni sul traffico, la gestione del traffico, il monitoraggio del traffico e la prevenzione degli incidenti; sono servizi relativi al trasporto i servizi di pianificazione del viaggio, la gestione dei porti e dei terminali, la gestione del carico e della flotta, le statistiche e i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture delle vie navigabili interne.

<sup>2</sup> SWD(2021) 50 final.

<sup>3</sup> Doc. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

## **II. ESAME DA PARTE DELLE ALTRE ISTITUZIONI**

7. Il 17 aprile 2024 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatore Tom Berendsen (PPE, Paesi Bassi).
8. Il 24 aprile 2024 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta<sup>1</sup>. Il 9 febbraio 2024 il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non pronunciarsi.

## **III. STATO DEI LAVORI AL CONSIGLIO**

9. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha discusso la proposta in sei riunioni, a partire dal febbraio 2024. Tutte le delegazioni hanno espresso il loro sostegno generale agli obiettivi della proposta della Commissione, al fine di migliorare la sicurezza, l'efficienza e la compatibilità ambientale del trasporto per vie navigabili interne. Il gruppo ha esaminato in dettaglio la proposta e ha discusso varie proposte di compromesso presentate dalla presidenza.
10. Nella riunione del 5 giugno il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il suo sostegno all'ultimo testo di compromesso e ha raccomandato al Consiglio di raggiungere un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 18 giugno 2024.
11. Alla proposta della Commissione sono state apportate diverse modifiche, molte delle quali mirano a garantire chiarezza sul trattamento dei dati personali e coerenza tecnica. Occorre prendere in considerazione anche altre modifiche sostanziali, elencate di seguito.
12. La Commissione ha proposto di estendere l'ambito di applicazione della direttiva a tutte le vie navigabili interne che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti TEN-T. Di conseguenza, la direttiva diventerebbe applicabile a diversi Stati membri che ad oggi non hanno attuato i RIS, in quanto non sono direttamente collegati alle vie navigabili interne di altri Stati membri. Nella loro situazione particolare, le operazioni di trasporto per vie navigabili interne sono essenzialmente operazioni nazionali e non presentano un elemento transfrontaliero. Tali Stati membri hanno messo in discussione il valore aggiunto dell'attuazione dei RIS; secondo la loro valutazione, essa comporterebbe costi e oneri amministrativi significativi, senza apportare alcun beneficio per il mercato interno o per il

---

<sup>1</sup> Doc. 10350/24.

funzionamento generale del sistema dei trasporti. Spesso le operazioni di trasporto per vie navigabili interne sono già coperte dai sistemi marittimi di questi paesi. Va inoltre osservato che la valutazione d'impatto effettuata dalla Commissione non ha preso in considerazione le conseguenze finanziarie e amministrative della suddetta estensione dell'ambito di applicazione.

13. Per queste ragioni, la formulazione dell'articolo 2 è stata riveduta: la direttiva continuerà ad applicarsi alle vie navigabili interne e ai porti interni che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti e che sono *direttamente collegati* alle vie navigabili interne e ai porti interni di un altro Stato membro (a loro volta parte della rete TEN-T). La disposizione esistente di cui all'articolo 2, paragrafo 2, che consente agli Stati membri di applicare la direttiva su base volontaria alle vie navigabili interne che non rientrano nel suo ambito di applicazione, resta invariata.
14. Il legame diretto tra RIS e sistemi informatici di altri modi di trasporto, quali EMSW ed eFTI, è stato eliminato dal testo su richiesta di diversi Stati membri ed è stato inserito un chiarimento al riguardo in un considerando.
15. La maggior parte degli Stati membri ha giudicato troppo prescrittivo il meccanismo di gestione dei reclami proposto dalla Commissione (articolo 8 bis). Meccanismi di questo tipo esistono già a livello nazionale e molte delegazioni hanno espresso preoccupazione in merito all'aumento degli oneri amministrativi che tale disposizione comporterebbe; diversi Stati membri addirittura ritengono che il testo proposto violi i principi di sussidiarietà e di proporzionalità. L'articolo è stato pertanto soppresso.
16. Gli Stati membri non hanno appoggiato la proposta della Commissione di consentire l'aggiornamento dell'allegato I mediante un atto delegato. Tale allegato contiene l'elenco dei dati pertinenti da fornire agli utenti RIS e qualsiasi modifica di tale elenco potrebbe avere conseguenze finanziarie significative. In secondo luogo, la necessità di una tale procedura semplificata non è realmente giustificata, poiché negli ultimi 19 anni dall'adozione della direttiva iniziale non vi è stata alcuna necessità di aggiornare tale elenco.
17. Infine, il termine per il recepimento proposto dalla Commissione (un anno dopo l'entrata in vigore della direttiva modificativa) sarebbe portato a tre anni.

18. La proposta era corredata di una valutazione d'impatto<sup>1</sup>, che è stata presentata ed esaminata a fondo in una riunione del gruppo. Le osservazioni formulate riguardano principalmente le implicazioni dell'estensione proposta dell'ambito di applicazione della direttiva.
19. In questa fase della procedura, la Commissione mantiene una riserva procedurale su tutte le modifiche alla sua proposta.

#### **IV. AZIONE RICHIESTA DA PARTE DEL CONSIGLIO**

20. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio a raggiungere un *orientamento generale* sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità, sulla base del testo che figura nell'allegato della presente nota.

---

---

<sup>1</sup> Doc. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso di servizi d'informazione fluviale ("RIS") armonizzati nell'Unione. L'introduzione dei RIS sulle vie navigabili interne favorisce la sicurezza e l'efficienza del trasporto per vie navigabili interne e, in ultima analisi, la sua sostenibilità, aumentando l'efficienza delle relative operazioni.

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Dall'entrata in vigore della direttiva 2005/44/CE, il settore del trasporto per vie navigabili interne ha beneficiato dei RIS armonizzati. Tuttavia il livello di armonizzazione varia da uno Stato membro all'altro, mentre il processo di introduzione delle specifiche necessarie si è rivelato lungo. Al tempo stesso il Green Deal europeo<sup>3</sup> esorta all'ulteriore sviluppo di una mobilità multimodale automatizzata e connessa, e i RIS dovrebbero essere adattati per fare fronte a queste nuove sfide. Nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>4</sup> viene inoltre proposta la revisione della direttiva 2005/44/CE tra le misure per conseguire l'obiettivo di promuovere la realizzazione di un sistema dei trasporti realmente intelligente, con un'assegnazione delle capacità e una gestione del traffico efficienti. Il piano d'azione NAIADES III<sup>5</sup> indica che, per sostenere l'obiettivo di includere le vie navigabili interne in un sistema senza soluzione di continuità di RIS armonizzati entro il 2030, le revisioni del quadro giuridico relativo ai RIS avranno lo scopo di contribuire a colmare le lacune esistenti a livello di armonizzazione e interoperabilità con altri modi di trasporto e a migliorare la disponibilità, il riutilizzo e l'interoperabilità dei dati dei sistemi digitali, in linea con la strategia europea per i dati<sup>6</sup>. Per l'adattamento dei RIS è opportuno tenere conto di tali cambiamenti e sviluppi, oltre che dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2005/44/CE.
- (3) Per adottare un approccio coerente all'interoperabilità nel settore dei servizi pubblici, in fase di attuazione dell'ambiente europeo dei RIS e di altre soluzioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente atto dovrebbero essere rispettati i principi stabiliti dall'ultimo quadro europeo di interoperabilità (QEI)<sup>7</sup>, come prescritto dall'articolo 6 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce misure per un livello elevato di interoperabilità del settore pubblico nell'Unione (regolamento su un'Europa interoperabile)<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 324 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 134 final.

<sup>8</sup> COM(2022) 720 final.

- (4) Il regolamento (UE) n. 1315/2013<sup>9</sup> stabilisce le prescrizioni da rispettare per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T")<sup>10</sup>, nell'ottica di garantire il buon funzionamento del mercato interno, e mira a fare sì che nell'ambito della rete siano disponibili gli stessi servizi di alta qualità, che devono essere compatibili con i sistemi di altri modi di trasporto.
- (5) Dato che la maggior parte dei viaggi delle navi adibite alla navigazione interna è di natura internazionale, i RIS dovrebbero concentrarsi sulle vie navigabili interne che fanno parte della TEN-T e sono direttamente collegate alle vie navigabili interne di un altro Stato membro facenti parte della TEN-T, e che sono quindi di grande importanza per l'Unione. Gli Stati membri dovrebbero poter continuare a estendere a titolo volontario i requisiti correlati ai RIS alle parti della loro rete di vie navigabili interne che non sono incluse nella TEN-T, così da tenere conto delle specificità nazionali. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere in grado di fornire RIS in un contesto transfrontaliero tramite uno dei due Stati membri interessati. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano ai fini della fornitura di tali RIS sulle vie navigabili interne transfrontaliere.
- (5 bis) A causa della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, la cooperazione tra l'Unione e la Russia nel settore dei RIS non è né appropriata né nell'interesse dell'Unione. Di conseguenza, la cooperazione transfrontaliera con la Russia in materia di RIS non è più una priorità sul territorio degli Stati membri.

---

<sup>9</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>10</sup> La politica dell'UE relativa alla rete transeuropea dei trasporti, la politica TEN-T, è uno strumento fondamentale per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto coerenti, efficienti, multimodali e di alta qualità in tutta l'UE. Tali infrastrutture comprendono ferrovie, vie navigabili interne, rotte marittime a corto raggio e strade che collegano centri urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali.

- (6) L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 2005/44/CE ha dimostrato l'importanza di rafforzare le specifiche tecniche relative alla fornitura di dati sulla navigazione e sulla pianificazione del viaggio al fine di migliorare la qualità e la tempestività delle informazioni fornite agli utenti RIS. Il sistema europeo di gestione dei dati di riferimento ("ERDMS") contiene dati di riferimento ed elenchi di codici necessari per il corretto funzionamento dei RIS ed è istituito e attualmente gestito dalla Commissione. In futuro la gestione dell'ERDMS potrebbe essere trasferita a terzi.
- (7) La disponibilità per gli utenti RIS, durante la navigazione, di informazioni aggiornate e accurate sulle condizioni del canale e di punti specifici quali ponti, chiuse e porti interni dovrebbe migliorare l'efficienza complessiva del settore del trasporto per vie navigabili interne. I RIS dovrebbero pertanto comprendere scambi aggiornati di dati con una gestione parzialmente e completamente automatizzata dei sistemi infrastrutturali di chiuse e ponti mobili e con i sistemi delle comunità portuali dei porti interni.
- (8) Affinché i RIS consentano l'interconnessione con la catena logistica, è importante che le informazioni siano condivise non solo tra gli utilizzatori del trasporto per vie navigabili interne (ad esempio attraverso i sistemi delle comunità portuali dei porti interni e i sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne), ma anche con i sistemi e le applicazioni di altri modi di trasporto. Le interfacce uniche marittime nazionali all'interno del sistema di interfaccia unica marittima europea ("EMSWe")<sup>11</sup> dovrebbero consentire l'armonizzazione del sistema di segnalazione navale nell'Unione nel trasporto marittimo. Lo scambio di informazioni relative al traffico, ad esempio per quanto riguarda gli orari di arrivo e di partenza, garantirebbe l'interoperabilità, la multimodalità e l'agevole integrazione del trasporto per vie navigabili interne con il complesso della catena logistica. Le informazioni elettroniche sul trasporto merci ("eFTI") dovrebbero costituire la base per lo scambio di informazioni sui carichi in materia di merci pericolose e rifiuti tra gli utenti RIS, quando tale scambio è necessario. Ove necessario, i RIS dovrebbero facilitare i collegamenti con i sistemi e le piattaforme digitali di altri modi di trasporto e mettere informazioni a loro disposizione.

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Lo scambio di informazioni tra le navi adibite alla navigazione interna e i porti interni, ad esempio per quanto riguarda la disponibilità di installazioni portuali, gli orari di esercizio o le informazioni sulle navi e sul carico, non è sempre ottimale, con ripercussioni sull'efficienza delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne. Le informazioni sulla disponibilità di infrastrutture per i combustibili alternativi nei porti sono particolarmente importanti per promuovere le prestazioni ambientali del settore. Al fine di semplificare e razionalizzare lo scambio di tali informazioni e di migliorare l'efficienza complessiva del settore, è importante che detti scambi divengano parte integrante dei RIS e che siano elaborate le specifiche tecniche necessarie.
- (10) Il ricorso a una piattaforma digitale unica per i RIS dovrebbe razionalizzare la fornitura dei RIS, migliorare l'efficienza delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne e ridurre gli oneri gravanti sui fornitori e sugli utenti RIS. Tale piattaforma ("ambiente europeo dei RIS") dovrebbe sostenere i servizi interessati, fungere da fulcro dello scambio di informazioni RIS nel settore delle vie navigabili interne e con altri modi di trasporto e diventare pertanto la principale spina dorsale digitale della fornitura di RIS nell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità competenti per il funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS. Tali autorità sono titolari del trattamento ai fini del funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS.
- (11) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'introduzione dell'ambiente europeo dei RIS, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per la definizione del quadro di norme per lo sviluppo e il funzionamento della piattaforma. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>.
- (11 bis) La cooperazione con i paesi terzi, in particolare quelli confinanti, è importante per garantire il collegamento e l'interoperabilità tra l'ambiente europeo dei RIS e i RIS nazionali di tali paesi terzi.

---

<sup>12</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11 ter) Gli Stati membri dovrebbero incoraggiare, ove opportuno in cooperazione con l'Unione, i comandanti, gli operatori, gli agenti o i proprietari delle navi che percorrono le proprie vie navigabili nazionali e gli spedizionieri o i proprietari del carico trasportato a bordo di tali navi a ricorrere pienamente ai servizi messi a disposizione a norma della presente direttiva.
- (12) Gli Stati membri sono incoraggiati a istituire una procedura efficace di gestione dei reclami. Le autorità degli Stati membri sono incoraggiate a cooperare nella gestione dei reclami che presentano elementi transfrontalieri (ad esempio norme incompatibili per la comunicazione delle informazioni sulle navi), dato che il 75 % delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne implica viaggi internazionali. La gestione dei reclami a norma della presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicate le competenze attribuite alle autorità di controllo dal diritto dell'Unione e degli Stati membri, compresi i regolamenti (UE) 2016/679<sup>13</sup> e (UE) 2018/1725<sup>14</sup>.
- (13) Al fine di garantire un'attuazione corretta e armonizzata delle disposizioni della direttiva 2005/44/CE, l'elaborazione delle specifiche tecniche dovrebbe seguire una serie di principi (in particolare quelli figuranti nell'allegato II). In questi principi dovrebbero essere delineati gli elementi principali che ogni componente dei RIS dovrebbe includere.
- (14) I requisiti e le specifiche tecniche concernenti i RIS dovrebbero garantire in particolare che tutti i dati RIS che costituiscono dati personali a norma del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio possano essere trattati esclusivamente in conformità con un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti che preveda funzionalità assegnate, che tutte le autorità competenti possano avere accesso immediato a tali dati nel rispetto delle rispettive competenze normative, che siano attuate misure tecniche e organizzative adeguate per fare sì che il trattamento dei dati personali con mezzi elettronici possa essere effettuato conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup> e al regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del

---

<sup>13</sup> GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

<sup>14</sup> GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39.

<sup>15</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Consiglio<sup>16</sup>, anche a fini di protezione dalle violazioni dei dati personali, e che il trattamento delle informazioni commerciali sensibili possa essere effettuato nel rispetto della riservatezza di tali informazioni.

- (15) Al fine di garantire una navigazione sicura e ottimale delle navi sulle vie navigabili interne, gli Stati membri dovrebbero essere a conoscenza dell'ubicazione di tutte le navi adibite alla navigazione interna, anche attraverso l'uso dei dati dei sistemi automatici di identificazione ("SAI"). Gli Stati membri dovrebbero inoltre scambiarsi informazioni relative ai RIS per aumentare l'efficienza dei RIS e ridurre gli obblighi di segnalazione. Qualora la trasmissione e lo scambio di informazioni relative ai RIS per tali finalità comporti il trattamento di dati personali, ad esempio il trattamento dei nomi o il trattamento dei dati relativi all'ubicazione quando consentono di identificare una persona, direttamente o indirettamente, gli Stati membri dovrebbero garantire la liceità del trattamento dei dati personali conformemente al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva 2002/58/CE, ove applicabile.
- (16) [...]
- (17) Ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata e in assenza di norme internazionali in merito aggiornate, volte a garantire la sicurezza della navigazione, o nel caso in cui modifiche o risultati del processo decisionale del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) pregiudichino gli interessi dell'Unione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dell'allegato III della direttiva 2005/44/CE, al fine di fornire specifiche tecniche adeguate per i RIS, in linea con i principi di cui all'allegato II della direttiva 2005/44/CE, nell'ottica di salvaguardare gli interessi dell'Unione.

---

<sup>16</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) L'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2005/44/CE dimostra che il periodo per l'introduzione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche è lungo, con ripercussioni sulle prestazioni del settore. È dunque importante modificare il processo di introduzione delle specifiche tecniche.
- (19) La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup> ha introdotto tale processo basandosi su specifiche tecniche elaborate dal CESNI. Il CESNI<sup>18</sup>, che opera sotto l'egida della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) ed è aperto a esperti di tutti gli Stati membri, è responsabile dell'elaborazione delle norme tecniche nel settore del trasporto per vie navigabili interne. L'esperienza ha dimostrato che il CESNI ha elaborato e aggiornato i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna in modo organizzato e tempestivo. Tenuto conto delle competenze del CESNI e dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/1629, è opportuno seguire un'impostazione analoga per la direttiva 2005/44/CE.
- (20) Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza ed efficienza nella navigazione interna, assicurare la fornitura dei RIS e tenere conto dei progressi scientifici e tecnici e degli altri sviluppi del settore, il riferimento alle specifiche tecniche applicabili ai servizi d'informazione fluviale, la norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS), se in linea con i principi di cui all'allegato II, dovrebbe costituire parte integrante ma non essenziale della direttiva 2005/44/CE e dovrebbe essere mantenuto aggiornato. È pertanto opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dell'allegato III della direttiva 2005/44/CE al fine di aggiornare il riferimento alla versione più recente della norma ES-RIS e di stabilirne la data di applicazione.

---

<sup>17</sup> Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

<sup>18</sup> Il CESNI è istituito a norma della risoluzione 2015-i-3 della CCNR.

- (21) Nell'adottare atti delegati è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"<sup>19</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (22) Il comitato per i certificati di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna, di cui all'articolo 11 della direttiva 2005/44/CE, è abolito. È invece competenza del comitato per il trasporto per vie navigabili interne, dotato di competenze in materia di norme e specifiche tecniche nel settore della navigazione interna, assistere la Commissione ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup> per quanto riguarda i RIS. La presente direttiva apporta inoltre modifiche all'articolo 5 e all'articolo 12 della direttiva 2005/44/CE per quanto riguarda la procedura di comitato, che è necessario inserire in un articolo aggiornato. È pertanto opportuno modificare l'articolo 11 della direttiva 2005/44/CE per tenere conto di tali modifiche.
- (23) Ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione, è opportuno che la direttiva 2005/44/CE faccia riferimento alle norme internazionali, senza costituirne un doppione nel quadro giuridico dell'Unione.
- (24) Nell'Unione sono stati istituiti RIS a partire dal 2005 e gli Stati membri hanno acquisito una notevole esperienza nel loro sviluppo e nella loro attuazione. Inoltre, le specifiche tecniche necessarie per il funzionamento dei RIS sono incluse nell'allegato III della direttiva 2005/44/CE. A tale riguardo, è opportuno sopprimere l'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva 2005/44/CE. Inoltre, per effetto della modifica apportata all'ambito di applicazione della direttiva 2005/44/CE per incentrarlo sulla TEN-T, l'obbligo di attuare i RIS si applica

---

<sup>19</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

<sup>20</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

alle vie navigabili più importanti, creando così una rete di trasporto affidabile. Di conseguenza è opportuno sopprimere l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2005/44/CE.

- (25) Conformemente al principio di proporzionalità, per conseguire l'obiettivo fondamentale di istituire un quadro per la fornitura di servizi d'informazione fluviale (RIS) nell'Unione è necessario e opportuno stabilire norme relative all'istituzione, al funzionamento e alle specifiche tecniche dei RIS. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
- (26) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il 20 marzo 2024<sup>21</sup>.
- (27) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/44/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

---

<sup>21</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

*Articolo 1*

**Modifiche della direttiva 2005/44/CE**

La direttiva 2005/44/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 1*

**Oggetto**

1. La presente direttiva stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso, nell'Unione, di servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne, allo scopo di accrescerne la sicurezza, la protezione, l'efficacia e la sostenibilità e di facilitare l'interfacciamento con altri modi di trasporto.
2. La presente direttiva stabilisce un quadro di norme per l'introduzione e l'ulteriore sviluppo dei requisiti tecnici, delle specifiche tecniche e delle condizioni tecniche necessarie al fine di garantire RIS armonizzati, interoperabili e accessibili sulle vie navigabili interne dell'Unione e di agevolare interfacce standardizzate con i servizi di gestione del traffico degli altri modi di trasporto.";

- 2) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. La presente direttiva si applica ai fini dell'introduzione e del funzionamento dei RIS per tutte le vie navigabili interne e i porti interni degli Stati membri facenti parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup>, e direttamente collegati alle vie navigabili interne e ai porti interni di un altro Stato membro facenti parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.";

---

<sup>22</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) all'articolo 3 sono aggiunte le lettere seguenti:

"h bis) "rete transeuropea dei trasporti" (TEN-T): le vie navigabili interne definite nell'allegato I del regolamento (UE) n. 1315/2013;

h ter) [...];

h quater) [...];

h quinquies) [...];

h sexies) "sistema europeo di gestione dei dati di riferimento" (*European Reference Data Management System*, ERDMS): archivio a punto di accesso unico, contenente dati di riferimento ed elenchi di codici utilizzati da applicazioni informatiche nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne. Non comprende i dati di rete forniti dallo Stato membro conformemente agli allegati I e III;

h septies) "sistema della comunità portuale": piattaforma elettronica per lo scambio di informazioni tra portatori di interessi pubblici e privati al fine di garantire processi portuali e logistici agevoli;

h octies) "sistema per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne": piattaforma elettronica, gestita dalle autorità pubbliche preposte alla gestione delle vie navigabili, che favorisce la gestione parzialmente e completamente automatizzata delle infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne in corrispondenza delle chiuse e dei ponti mobili della rete TEN-T;

h nonies) "ambiente europeo dei RIS": piattaforma elettronica a punto di accesso unico alimentata dalle informazioni dei RIS nazionali per gli utenti RIS e che fornisce collegamenti per la segnalazione elettronica conformemente al principio "una tantum";

h decies) "porto interno": porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T, elencato e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013.";

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 4*

**Istituzione dei RIS**

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per introdurre i RIS nelle vie navigabili interne e nei porti interni che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri sviluppano i RIS in modo tale che l'applicazione RIS sia efficace, espandibile e interoperabile, così da poter interagire con altre applicazioni RIS e con i sistemi d'informazione di altri modi di trasporto, fungendo inoltre da interfaccia con sistemi di gestione dei trasporti e attività commerciali.
3. Per istituire i RIS, gli Stati membri:
  - a) provvedono affinché agli utenti RIS siano forniti tutti i dati opportuni riguardanti la navigazione e la pianificazione del viaggio per vie navigabili interne. Tali dati di rete, definiti nell'allegato I, sono aggiornati e forniti almeno in un formato elettronico comune accessibile conformemente all'allegato III;
  - b) provvedono affinché gli utenti RIS dispongano, oltre ai dati di cui alla lettera a), di carte nautiche elettroniche adeguate alla navigazione di tutte le proprie vie navigabili interne e di tutti i porti interni della rete TEN-T;
  - c) autorizzano le autorità competenti, laddove la normativa nazionale o internazionale esiga un sistema di segnalazione, a ricevere segnalazioni elettroniche di tutti i dati richiesti alle navi. Nel caso di trasporti transfrontalieri, la trasmissione integrale di tali dati tra le autorità competenti dei paesi confinanti è autorizzata prima dell'arrivo della nave alla frontiera;

- d) provvedono affinché gli avvisi ai comandanti, comprese le informazioni sul livello dell'acqua (o il pescaggio massimo consentito) e le condizioni di gelo sulle vie navigabili interne, siano trasmessi sotto forma di messaggi normalizzati, codificati e scaricabili. Ogni messaggio normalizzato contiene almeno le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione. Gli avvisi ai comandanti sono aggiornati e forniti almeno in un formato elettronico comune accessibile;
- e) [...];
- e bis) provvedono affinché i dati di rete nell'ambiente europeo dei RIS siano mantenuti aggiornati fornendo senza ritardi tutti i dati di rete necessari di cui agli allegati I e III;
- f) agevolano la messa a disposizione almeno delle informazioni relative al traffico attraverso interfacce secondo le specifiche tecniche stabilite conformemente all'allegato II, punto 7, se del caso, negli ambienti elettronici di scambio di informazioni istituiti dal diritto dell'Unione e utilizzati in altri modi di trasporto;
- g) [...];
- h) provvedono affinché le interfacce standardizzate di cui agli allegati II e III siano messe a disposizione dei sistemi delle comunità portuali dei porti interni, comprendenti anche informazioni sulla disponibilità di infrastrutture per i combustibili alternativi, in particolare delle installazioni necessarie a norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup>;
- i) provvedono affinché le interfacce standardizzate di cui agli allegati II e III siano messe a disposizione di altri sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne ai fini della gestione del traffico fluviale.

---

<sup>23</sup> Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Gli obblighi di cui al presente paragrafo sono adempiuti conformemente alle prescrizioni e ai principi stabiliti dagli allegati I e II.

4. Le autorità competenti degli Stati membri istituiscono centri RIS in funzione delle esigenze regionali.
5. Gli Stati membri istituiscono, disciplinano, gestiscono, utilizzano e mantengono congiuntamente un ambiente europeo dei RIS che fornisce servizi relativi ai canali, alle infrastrutture, al traffico e ai trasporti nonché i dati necessari. Accessibile a tutti gli utenti RIS, l'ambiente europeo dei RIS è la piattaforma principale per lo scambio di informazioni relative ai RIS. Essa contiene interfacce per i collegamenti con i sistemi di altri modi di trasporto e con i porti interni. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti per l'ambiente europeo dei RIS.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le caratteristiche operative, i ruoli e le procedure per l'ambiente europeo dei RIS e identificano il suo gestore sulla base dei principi per le specifiche tecniche RIS di cui all'allegato II, punto 7, in modo da garantirne l'attuazione uniforme in tutta l'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.
7. Per l'utilizzazione di sistemi automatici di identificazione ("SAI") si applica l'accordo regionale relativo al servizio di radiocomunicazione per la navigazione interna concluso a Bucarest il 12 aprile 2012 nel quadro delle norme sulle radiocomunicazioni dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT).
8. [...].
9. La Commissione adotta le misure adeguate a verificare l'interoperabilità, l'affidabilità, la disponibilità e la sicurezza dei RIS.";

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 5*

**Specifiche tecniche**

1. Per contribuire alla realizzazione dei RIS e provvedere alla loro interoperabilità secondo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 2, si applicano le specifiche tecniche di cui all'allegato III in linea con i principi di cui all'allegato II, riguardanti in particolare gli aspetti seguenti:
  - a) sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (ECDIS interno);
  - b) sistema elettronico di segnalazione navale;
  - c) avvisi ai comandanti;
  - d) sistemi di localizzazione e monitoraggio delle navi;
  - e) compatibilità delle apparecchiature necessarie per l'utilizzazione dei RIS;
  - f) specifiche tecniche per il funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS;
  - g) interconnessione e scambio di informazioni con le banche dati dell'Unione (ERDMS);
  - h) interfaccia standardizzata per le piattaforme informatiche di altri modi di trasporto;
  - i) interfaccia standardizzata per i sistemi delle comunità portuali e con sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne;
  - j) dati per la navigazione e la pianificazione del viaggio.";

5 bis) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 6*

**Posizionamento satellitare**

Ai fini dei RIS, per i quali è richiesto un posizionamento esatto, si raccomanda l'uso di sistemi di posizionamento e navigazione satellitari, come i servizi di navigazione forniti da Galileo, compresi il servizio ad alta precisione e l'autenticazione dei messaggi di navigazione del servizio aperto e il servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS). Ai fini delle applicazioni e dei servizi basati sui dati di osservazione della Terra, si raccomanda l'uso dei dati, delle informazioni o dei servizi di Copernicus.";

- 6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 8*

**Autorità competenti**

Gli Stati membri designano le autorità competenti per le applicazioni RIS, per lo scambio di dati a livello internazionale, per il funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS e per la gestione dei reclami degli utenti RIS. Gli Stati membri danno notifica di queste autorità alla Commissione entro il ... [due anni dalla data di recepimento della presente direttiva].";

- 7) [...]:

- 8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

## *"Articolo 9*

### **Norme relative al rispetto della vita privata, alla sicurezza delle informazioni e al trattamento dei dati personali**

1. Gli Stati membri adottano le misure tecniche e organizzative appropriate, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale applicabile, per proteggere le informazioni e gli archivi RIS da eventi pregiudizievoli o utilizzi abusivi, in particolare accessi non autorizzati, modifiche o perdite, e per garantire la riservatezza delle informazioni sensibili, di natura commerciale e di altro tipo, scambiate a norma della presente direttiva.
2. I dati che costituiscono dati personali ai sensi dell'articolo 4, punto 1), del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio possono essere trattati sulla base della presente direttiva solo nella misura in cui tale trattamento sia necessario per lo svolgimento delle applicazioni RIS, al fine di garantire RIS armonizzati, interoperabili e accessibili sulle vie navigabili interne dell'Unione e di agevolare interfacce standardizzate con i servizi di gestione del traffico degli altri modi di trasporto.";

9) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

## *"Articolo 10*

### **Procedura di modifica**

1. [...]
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare l'allegato III aggiornando, se del caso alla luce dei criteri definiti al paragrafo 3 e in linea con i principi di cui all'allegato II, il riferimento alla versione più recente della norma ES-RIS e per fissarne la data di applicazione.
3. In assenza di specifiche tecniche pertinenti e aggiornate, o qualora le specifiche tecniche elaborate dal CESNI non siano conformi a qualcuna delle prescrizioni applicabili di cui all'allegato II, oppure nel caso in cui eventuali modifiche del processo decisionale del CESNI o di altri elementi della norma pregiudichino gli interessi dell'Unione e ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare l'allegato III al fine di fornire specifiche tecniche adeguate sulla base dei principi di cui all'allegato II.";

10) all'articolo 10 bis, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [data di entrata in vigore]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.";

11) all'articolo 10 bis, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. L'atto delegato adottato ai sensi del presente articolo entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato notificato al Parlamento europeo.";

12) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

### *"Articolo 11*

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per il trasporto per vie navigabili interne. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>24</sup>.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.";

---

<sup>24</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) all'articolo 12, i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;
- 14) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 12 bis*

**Controllo**

La Commissione controlla l'istituzione dei RIS nell'Unione e riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il ... [cinque anni dalla data di entrata in vigore].";

- 15) l'allegato I della direttiva 2005/44/CE è sostituito dal testo figurante nell'allegato I della presente direttiva;
- 16) l'allegato II della direttiva 2005/44/CE è sostituito dal testo figurante nell'allegato II della presente direttiva;
- 17) il testo figurante nell'allegato III della presente direttiva è aggiunto come allegato III.

*Articolo 2*

**Recepimento**

1. Gli Stati membri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... [tre anni dall'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 3*

**Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 4*

**Destinatari**

Gli Stati membri sul cui territorio si trovano vie navigabili interne che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 della direttiva 2005/44/CE sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

**REQUISITI MINIMI DEI DATI**

Conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), sono in particolare forniti i seguenti dati:

- assi idroviari e relativa lunghezza in chilometri;
- limitazioni per navi e convogli in termini di lunghezza, larghezza, pescaggio e tirante d'aria;
- orari di servizio delle strutture che potrebbero ostacolare il traffico, in particolare chiuse e ponti;
- tempi di attesa previsti in corrispondenza di ponti, chiuse e porti interni;
- ubicazione di porti e impianti di trasbordo;
- dati di riferimento relativi al livello dell'acqua utili per la navigazione;
- ubicazione di infrastrutture per i combustibili alternativi;

Le informazioni fornite sono aggiornate.

## **PRINCIPI PER L'ELABORAZIONE DELLE SPECIFICHE TECNICHE RIS**

### **1. Principi generali**

Le specifiche tecniche RIS rispettano i principi generali seguenti:

- a) indicazione dei requisiti tecnici necessari per la programmazione, l'attuazione e l'uso operativo dei servizi e dei relativi sistemi;
- b) architettura RIS e relativa organizzazione;
- c) raccomandazioni relative alla partecipazione delle navi al sistema RIS, ai singoli servizi e allo sviluppo graduale dei RIS.

### **2. Sistema ECDIS interno**

Le specifiche tecniche da definire conformemente all'articolo 5 per un sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione (sistema ECDIS interno) rispettano i seguenti principi:

- a) compatibilità con il sistema ECDIS marittimo per agevolare il traffico di imbarcazioni di navigazione interna nelle zone di traffico misto come gli estuari e il traffico marittimo-fluviale;
- b) definizione dei requisiti minimi delle apparecchiature del sistema ECDIS interno e del contenuto minimo delle carte nautiche elettroniche tenendo conto della sicurezza della navigazione, in particolare:
  - (a) alto livello di affidabilità e di disponibilità delle apparecchiature del sistema ECDIS interno utilizzate;
  - (b) robustezza delle apparecchiature del sistema ECDIS interno per resistere alle condizioni ambientali generalmente presenti a bordo di una nave, senza subire degrading della qualità o dell'affidabilità;
  - (c) inserimento nelle carte nautiche elettroniche di tutti gli elementi geografici (ad esempio limiti del canale, costruzioni sulla riva, radiofari) necessari per garantire la sicurezza della navigazione;

- (d) monitoraggio della carta nautica elettronica mediante sovrapposizione dell'immagine radar nei casi di pilotaggio della nave;
- c) integrazione di dati aggiornati relativi alla profondità del canale nella carta nautica elettronica e visualizzazione fino a un livello d'acqua predeterminato o del livello d'acqua effettivo;
- d) integrazione di informazioni supplementari (ad esempio fornite da soggetti diversi dalle autorità competenti) nella carta nautica elettronica e visualizzazione nel sistema ECDIS interno senza compromettere le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione;
- e) disponibilità delle carte nautiche elettroniche per gli utenti dei RIS;
- f) messa a disposizione dei dati delle carte nautiche elettroniche a tutti i fabbricanti di applicazioni, ove opportuno ad un prezzo proporzionato rispetto al costo;
- g) integrazione di informazioni aggiornate sui tempi di attesa in corrispondenza di chiuse, ponti e porti interni e visualizzazione nel sistema ECDIS interno senza compromettere le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione.

### **3. Sistema elettronico di segnalazione navale**

Le specifiche tecniche del sistema di segnalazione navale elettronica per la navigazione interna rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) facilitazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità competenti degli Stati membri, tra i soggetti della navigazione interna, della navigazione marittima e del trasporto multimodale, laddove questo interessa la navigazione interna;
- b) uso di un messaggio normalizzato di notifica del trasporto tra la nave e l'autorità, tra l'autorità e la nave e tra autorità diverse, in modo da garantire la compatibilità con la navigazione marittima;
- c) uso di elenchi di codici e di classificazioni riconosciuti a livello internazionale, possibilmente integrati per tener conto delle esigenze supplementari della navigazione interna;
- d) uso di un numero europeo unico di identificazione delle navi.

#### **4. Avvisi ai comandanti**

Le specifiche tecniche degli avvisi ai comandanti, in particolare in materia di informazioni sui canali, informazioni sul traffico, gestione del traffico e programmazione del viaggio rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) struttura normalizzata dei dati mediante modulistica testuale predefinita e per quanto possibile codificata in modo da permettere una traduzione automatica dei contenuti principali in altre lingue e da facilitare l'integrazione degli avvisi ai comandanti nei sistemi di programmazione dei viaggi;
- b) compatibilità della struttura normalizzata dei dati con la struttura dei dati del sistema ECDIS interno per facilitare l'integrazione degli avvisi ai comandanti in tale sistema;
- c) allineamento alle specifiche tecniche per la navigazione e la pianificazione del viaggio al fine di garantire la coerenza delle informazioni fornite.

#### **5. Sistemi di localizzazione e monitoraggio delle navi**

Le specifiche tecniche dei sistemi di localizzazione e di monitoraggio delle navi rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) definizione dei requisiti relativi ai sistemi e ai messaggi normalizzati e procedure perché tali messaggi possano essere inviati automaticamente;
- b) differenziazione tra sistemi conformi ai requisiti delle informazioni tattiche sul traffico e sistemi conformi ai requisiti delle informazioni strategiche sul traffico, dal punto di vista della precisione del posizionamento e della frequenza di aggiornamento richiesta;
- c) descrizione dei pertinenti sistemi tecnici di localizzazione e di monitoraggio delle navi quali il SAI interno (sistema automatico di identificazione per la navigazione interna);
- d) compatibilità dei formati di dati con il sistema SAI marittimo.

## 6. Principi relativi all'ambiente europeo dei RIS

Le specifiche tecniche dell'ambiente europeo dei RIS rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) funzione di interfaccia digitale unica per la navigazione interna;
- b) punto di accesso unico armonizzato per informazioni aggiornate, se possibile in tempo reale, sulle condizioni dei canali per una navigazione, una pianificazione e operazioni portuali sicure e sostenibili nell'ambito della rete TEN-T;
- c) possibilità di realizzare catene di trasporto multimodale garantendo nel contempo un livello adeguato di protezione dei dati;
- d) elevato livello di accuratezza dei dati per uno scambio di dati senza soluzione di continuità tra gli utenti RIS lungo la TEN-T (all'interno e all'esterno dell'Unione);
- e) interfaccia di facile utilizzo con funzionalità efficienti, utili e pratiche come la possibilità di salvare e memorizzare profili;
- f) punto unico armonizzato di segnalazione secondo il principio "una tantum", anche per i viaggi internazionali;
- g) collegamento con altri sistemi che utilizzano tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione o del posizionamento/localizzazione al fine di gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico nell'ambito della rete TEN-T e fornire servizi a valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui sistemi per un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente dal punto di vista della capacità;
- h) raccolta e comunicazione di dati d'uso anonimi e aggregati che possano essere utilizzati per il monitoraggio dell'attuazione dei RIS, compresi almeno il numero di utenti RIS, la disponibilità di dati nell'ambiente europeo dei RIS, il collegamento e il numero di scambi con altri sistemi o piattaforme digitali;
- i) garanzia di cibersecurity.

## 7. Disponibilità di dati per altri sistemi o piattaforme digitali

Le specifiche tecniche per lo scambio di dati con altri sistemi o piattaforme digitali rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) ulteriore sviluppo delle funzionalità offerte dall'ambiente europeo dei RIS;
- b) agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le tecnologie RIS e le banche dati e i sistemi utilizzati da altri modi di trasporto, attraverso adeguati collegamenti di dati e interfacce;
- c) definizione dei requisiti relativi ai sistemi e delle procedure per lo scambio automatizzato dei dati;
- d) scambio di informazioni in tempo reale, in particolare per quanto riguarda i dati in relazione ai quali il tempo ha un'importanza critica;
- e) garanzia di uno scambio sicuro di informazioni conformemente a un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti;
- f) previsione di un quadro in materia di scambio tra sistemi che consentirà sviluppi futuri e collegamenti con sistemi aggiuntivi, a seconda delle necessità, compresi scambi con il futuro spazio europeo di dati sulla mobilità e qualsiasi altro sistema concepito per promuovere le innovazioni nel settore del trasporto multimodale.

## 8. [...]

[...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]

## 9. Dati per la navigazione e la pianificazione del viaggio

Le specifiche tecniche relative ai dati per la navigazione e la pianificazione del viaggio rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- a) fornitura di informazioni aggiornate a intervalli regolari, e almeno quando si verificano cambiamenti significativi nella situazione dei canali, tali da poter incidere sulla navigazione;
- b) fornitura almeno delle informazioni seguenti:
  - a) tempi di attesa previsti in corrispondenza di chiuse, ponti (mobili), porti interni;
    - a 1) dati sulla rete europea delle vie navigabili necessari per la navigazione e la pianificazione del viaggio e conformi almeno ai requisiti minimi di cui all'allegato I;
    - b) livello idrometrico, profondità minima rilevata, tirante d'aria, stato dello sbarramento in caso di blocco della navigazione, regime, livello idrometrico previsto, previsione della profondità minima rilevata;
    - c) situazione del ghiaccio e relativa navigabilità;
    - d) orari di esercizio di chiuse, ponti (mobili), porti interni;
    - e) [...]
- c) fornitura di informazioni attraverso il sistema ECDIS interno, gli avvisi ai comandanti e l'ambiente europeo dei RIS, a seconda dei casi.

**SPECIFICHE TECNICHE PER I RIS**

Le specifiche tecniche applicabili ai RIS sono quelle stabilite nella norma [ES-RIS 2023/1].

---