



Berna, xx.xx.2022

---

# **Rapporto in risposta al postulato Janiak (18.3750) sulla regolamentazione rafforzata dell'UE nel campo della navigazione internazionale sul Reno, tutela degli interessi della Svizzera**

Rapporto del Consiglio federale  
in adempimento del postulato 18.3750 Janiak del  
12 settembre 2018

---

## Sommario

<b>1</b>	<b>Mandato</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Obiettivi per la navigazione sul Reno secondo il rapporto del 2009 sulla politica svizzera della navigazione</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Sviluppo delle strutture della CCNR</b> .....	<b>4</b>
3.1	Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) .....	4
3.2	Gruppo di lavoro sulle prescrizioni tecniche (CESNI/PT).....	5
3.3	Gruppo di lavoro sulle qualifiche professionali (CESNI/QP).....	6
3.4	Gruppo di lavoro sulle tecnologie dell'informazione (CESNI/IT) .....	6
<b>4</b>	<b>Risultati</b> .....	<b>7</b>
4.1	Ripercussioni del lavoro del CESNI sul processo normativo della CCNR e influenza della Svizzera all'interno del CESNI.....	7
4.2	Influenza dell'UE sui processi normativi della CCNR .....	7
4.3	Strategia successiva: proseguimento e rafforzamento della partecipazione svizzera alla navigazione interna internazionale .....	8
<b>5</b>	<b>Conclusioni</b> .....	<b>9</b>
	<b>Allegato 1: Panoramica della struttura di lavoro del CESNI</b> .....	<b>11</b>
	<b>Allegato 2: Indice delle abbreviazioni</b> .....	<b>12</b>

# 1 Mandato

Con il presente rapporto il Consiglio federale adempie il postulato Janiak «Regolamentazione rafforzata dell'UE nel campo della navigazione internazionale sul Reno. Tutela degli interessi della Svizzera» (18.3750) del 12 settembre 2018. Il postulato ha il tenore seguente:

«Il Consiglio federale è invitato a presentare un rapporto dedicato all'evoluzione del regime di gestione della navigazione sul Reno da parte della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), a più di dieci anni dalla pubblicazione del rapporto sulla politica svizzera nel campo della navigazione, rispetto agli obiettivi fissati all'epoca per la navigazione sul Reno. Nel suo rapporto il Consiglio federale dovrà mostrare quale strategia è stata adottata per tutelare gli interessi della Svizzera in vista della cooperazione istituzionale con l'Unione europea e a fronte della regolamentazione rafforzata della navigazione sul Reno a livello UE che si traduce in una progressiva riduzione della Svizzera al rango di Stato terzo nonostante gli obblighi assunti sul piano del diritto internazionale».

Il Consiglio degli Stati ha adottato il postulato il 13 marzo 2019.

## 2 Obiettivi per la navigazione sul Reno secondo il rapporto del 2009 sulla politica svizzera della navigazione

Nel suo rapporto del 14 ottobre 2009 sulla politica svizzera della navigazione in adempimento del postulato 06.3541 Fetz Anita del 5 ottobre 2006, il Consiglio federale ha messo in evidenza l'importanza economica della navigazione sul Reno per la Svizzera. In quel documento veniva sottolineata anche l'importanza della CCNR dal punto di vista della Svizzera, che grazie all'appartenenza a questa organizzazione internazionale partecipa all'elaborazione della legislazione relativa a questo settore. Gli interessi della Svizzera sono salvaguardati attraverso il suo coinvolgimento nei lavori della CCNR. Oltre a misure già adottate, il rapporto proponeva le seguenti nuove misure:

- maggiore impegno internazionale, in particolare in seno alla CCNR;
- partecipazione della Svizzera al programma comunitario per lo sviluppo delle vie navigabili interne in Europa (NAIADES, PLATINA);
- completamento del Piano settoriale dei trasporti con una parte dedicata alla navigazione;
- concessione di fidejussioni per sviluppare la flotta svizzera sul Reno;
- definizione e, se necessario, finanziamento dei porti di importanza nazionale;
- reintroduzione del rimborso del supplemento sui carburanti per il trasporto di merci su laghi e fiumi;
- aiuti finanziari per la navigazione turistica su laghi e fiumi<sup>1</sup>.

La Svizzera si impegna fortemente in seno alla CCNR e assume un ruolo attivo nei suoi vari gruppi di lavoro e comitati, contribuendo così a tutelare sia l'integrità della Commissione che i propri interessi. Inoltre la Svizzera partecipa al programma dell'UE per lo sviluppo della navigazione interna in Europa (NAIADES, PLATINA). Il Piano settoriale dei trasporti è stato integrato con una parte dedicata alla navigazione, che è stata adottata dal Consiglio federale il 4 dicembre 2015. Dopo aver esaminato la fattibilità delle altre misure proposte, nel 2011 il DATEC ha deciso di non portarle avanti per motivi finanziari.

---

<sup>1</sup> Rapporto del Consiglio federale sulla politica svizzera della navigazione del 14 ottobre 2009, FF **2009** 6667, pag. 6670.

### 3 Sviluppo delle strutture della CCNR

La CCNR è stata istituita nel 1815, al Congresso di Vienna, e costituisce la più antica forma di cooperazione interstatale istituzionalizzata. Le attività della CCNR si basano sulla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868<sup>2</sup>, nota come Atto di Mannheim, che in seguito è stata rivista più volte e adattata alle mutevoli condizioni della navigazione tramite protocolli aggiuntivi. La Svizzera è un membro *de facto* della CCNR dal 1920, ma lo è diventata formalmente solo nel 1965, in occasione dell'ultima revisione dell'Atto di Mannheim.

Gli articoli 1 e 3 di questa Convenzione sono di fondamentale importanza: essi stabiliscono che la CCNR deve garantire la libertà di navigazione e l'assenza di dazi sul Reno e sui suoi affluenti. La CCNR ha emanato i suoi regolamenti, in particolare il regolamento di polizia,<sup>3</sup> quello per l'ispezione dei battelli del Reno<sup>4</sup> e quello concernente il personale di navigazione sul Reno<sup>5</sup>, sulla base di questi articoli. I regolamenti citati promuovono il settore e garantiscono un elevato livello di sicurezza per la navigazione e per l'ambiente.

Gli Stati contraenti nominano dei commissari che partecipano alle conferenze comuni per gli affari della navigazione sul Reno. Questi commissari compongono la Commissione centrale, che ha sede a Strasburgo (art. 43 Atto di Mannheim). Attualmente i membri della CCNR sono Belgio, Germania, Francia, Paesi Bassi e Svizzera. Gli Stati contraenti elaborano e adottano le prescrizioni applicabili alla navigazione sul Reno e gestiscono un segretariato permanente incaricato della preparazione e dell'attuazione delle decisioni. La CCNR le adotta all'unanimità. Ogni Stato contraente dispone di un voto (art 46 par. 1 Atto di Mannheim).

#### 3.1 Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI)

Nel giugno del 2015, in occasione della sessione plenaria di primavera e d'intesa con la Commissione europea, la CCNR ha adottato la risoluzione che ha istituito<sup>6</sup> il *Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna* (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure, CESNI). Compito del Comitato è la definizione coordinata di norme applicabili sia alla navigazione sul Reno che all'intera rete di vie navigabili interne dell'UE. L'obiettivo è creare un corridoio fluviale europeo coerente sul piano normativo allo scopo di facilitare la libera circolazione di merci e persone e di conseguenza migliorare l'efficienza economica della navigazione interna su tutto il continente. In questo modo, anche i processi legislativi in questo settore saranno semplificati. Tale risultato si può ottenere uniformando i quadri normativi dell'UE e della CCNR, se le norme adottate nel CESNI vengono riprese.

Del CESNI fanno parte esperti degli Stati membri dell'UE e della CCNR oltre a rappresentanti di altre organizzazioni internazionali del settore della navigazione interna<sup>7</sup>. Tuttavia, solo gli Stati membri dell'UE e delle CCNR hanno diritto di voto. Il CESNI prende le sue decisioni secondo il principio dell'unanimità. Ogni Stato partecipante dispone quindi di un diritto di veto che può bloccare l'iter decisionale. La CCNR e l'UE attuano le norme CESNI rinviando a queste ultime nelle loro normative.

---

<sup>2</sup> RS 0.747.224.101

<sup>3</sup> RS 747.224.111

<sup>4</sup> RS 747.224.131

<sup>5</sup> RS 747.224.121

<sup>6</sup> Risoluzione CCNR 2015-I-3

<sup>7</sup> Per esempio delle commissioni del Danubio o della Mosella.

Poiché il CESNI è un «comitato ombrello», il lavoro vero e proprio di elaborazione delle norme tecniche non viene svolto direttamente al suo interno, ma nei suoi tre gruppi di lavoro dedicati ad ambiti specifici:

- prescrizioni tecniche (CESNI/PT<sup>8</sup>, cfr. sotto n. 3.2);
- qualifiche professionali (CESNI/QP<sup>9</sup>, cfr. sotto n. 3.3);
- tecnologie dell'informazione (CESNI/TI<sup>10</sup>, cfr. sotto n. 3.4).

Il CESNI può istituire anche gruppi di lavoro ad hoc per determinati temi; un esempio è il gruppo di lavoro sulle prescrizioni tecniche relative alle celle a combustibile (CESNI/PT/FC)<sup>11</sup>.

Una panoramica della struttura di lavoro del CESNI si trova nell'allegato 1.

## 3.2 Gruppo di lavoro sulle prescrizioni tecniche (CESNI/PT)

Le imbarcazioni che possono costituire un pericolo a causa delle loro dimensioni, del numero di passeggeri o del carico possono navigare sul Reno solo dopo che le autorità hanno stabilito che sono idonee e sufficientemente equipaggiate per il viaggio. In questo caso viene emesso il cosiddetto certificato di ispezione (art. 22 Atto di Mannheim). I requisiti da soddisfare sono stati definiti nell'arco di decenni all'interno della CCNR e sono già sanciti dal primo regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno, emanato nel 1905. Le competenze accumulate in questo ambito hanno reso la CCNR l'indiscusso centro di competenza europeo per la navigazione interna nel continente.

Il regolamento per l'ispezione dei battelli, che legalmente è applicabile solo sul Reno, è diventato un insieme autorevole di norme tecniche per la costruzione di nuove imbarcazioni in tutta Europa. Era quindi ovvio che la Commissione europea, che da tempo si adopera per armonizzare le prescrizioni tecniche anche nel campo della navigazione interna, si rivolgesse alla CCNR. Già nel 2002 era stato istituito un gruppo di lavoro misto (Joint Working Group, JWG) incaricato di elaborare proposte per l'ulteriore sviluppo delle prescrizioni tecniche. Nel 2015 questo gruppo è stato sostituito dal gruppo di lavoro CESNI/PT.

I compiti del CESNI/PT sono stati chiaramente definiti: in sostanza si trattava di elaborare prescrizioni tecniche per le imbarcazioni utilizzate nella navigazione interna a cui potessero richiamarsi le corrispondenti normative emanate dall'UE e dalla CCNR, con l'obiettivo di garantirne un'applicazione vincolante. Le norme in questione sono state adottate (cfr. «Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure», ES-TRIN) e il loro ultimo aggiornamento risale al 2021. Il CESNI/PT continua ora ad assicurare un'interpretazione e un'applicazione uniformi di queste regole negli Stati membri dell'UE e della CCNR.

---

<sup>8</sup> CESNI/PT: Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Prescriptions techniques.

<sup>9</sup> CESNI/QP: Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Qualifications professionnelles.

<sup>10</sup> CESNI/TI: Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Technologies de l'information.

<sup>11</sup> CESNI/PT/FC: Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux piles à combustibles.

### **3.3 Gruppo di lavoro sulle qualifiche professionali (CESNI/QP)**

L'unica differenza tra il CESNI/QP e il CESNI/PT è il mandato: l'obiettivo in questo caso è modernizzare il sistema delle qualifiche professionali del personale viaggiante. Il risultato dei lavori del gruppo è ora disponibile nella versione 2019 (cfr. «Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure», ES-QIN). Sia i regolamenti della Commissione del Reno sia quelli dell'UE fanno riferimento all'ES-QIN allo scopo di armonizzare i requisiti del personale di navigazione. La norma ES-QIN si compone di 14 regole che stabiliscono i requisiti per ottenere l'idoneità medica, le competenze, le specifiche per gli esami pratici e i requisiti per i simulatori. A differenza delle attuali norme sul personale della navigazione sul Reno, l'ES-QIN non contiene alcuna prescrizione relativa all'equipaggio (p. es. numero di membri, qualifiche) per l'esercizio delle navi.

### **3.4 Gruppo di lavoro sulle tecnologie dell'informazione (CESNI/TI)**

Il CESNI/TI è stato creato per sviluppare norme nel settore delle tecnologie dell'informazione e della sicurezza informatica (cibersicurezza) e riprende i compiti prima attribuiti a gruppi di esperti della Commissione europea. Il gruppo di lavoro per i servizi di informazione fluviale (River Information Services, RIS) della CCNR<sup>12</sup> ha convertito queste norme in prescrizioni giuridiche e le ha poste in vigore. A seguito del lavoro di armonizzazione, i compiti verranno accorpati. A medio termine, il CESNI/TI integrerà le attività del gruppo RIS nel proprio portafoglio.

Il CESNI/TI è responsabile della promozione della corretta applicazione delle norme nonché dello sviluppo di linee guida e di analisi sugli standard nell'ambito delle tecnologie dell'informazione. Ciò include anche tutte le questioni relative al mantenimento delle norme RIS esistenti e allo sviluppo di nuove norme<sup>13</sup> oltre alla graduale integrazione dei gruppi di esperti RIS<sup>14</sup> nella struttura e nelle procedure del CESNI.

Le applicazioni RIS, che possono, per esempio, permettere di visualizzare la posizione, la destinazione e altri dati relativi alle navi con l'aiuto del sistema di identificazione automatica (AIS), stanno diventando sempre più importanti e sono indispensabili per gli operatori, le autorità e il settore della logistica. Il loro uso consente di operare in maniera più economica, aumentando la sicurezza e migliorando la tutela dell'ambiente.

---

<sup>12</sup> River Information Services (servizi di informazione fluviale): a supporto della gestione del traffico e dei trasporti nella navigazione interna.

<sup>13</sup> Carte nautiche elettroniche (Inland ECDIS), monitoraggio e localizzazione dei natanti nella navigazione interna (norma VTT) tramite sistema di identificazione automatica (AIS).

<sup>14</sup> I gruppi di esperti RIS sono costituiti dai gruppi ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), VTT (Vessel Tracking and Tracing), ERI (Electronic Reporting International) e NtS (Notices to Skippers).

## 4 Risultati

### 4.1 Ripercussioni del lavoro del CESNI sul processo normativo della CCNR e influenza della Svizzera all'interno del CESNI

Dal 2015 il CESNI è responsabile dell'adozione delle norme per le qualifiche professionali del personale della navigazione interna. Anche l'armonizzazione tra le qualifiche professionali previste dall'UE e dal regime della navigazione sul Reno rientra nel progetto di questa modernizzazione di vasta portata delle prescrizioni vigenti. In linea di principio, la CCNR e la Svizzera accolgono con favore la modernizzazione e l'armonizzazione della regolamentazione in materia. La creazione del CESNI consente alla Svizzera di svolgere un ruolo attivo nella definizione delle norme relative alla navigazione interna e di partecipare così all'elaborazione della legislazione europea in questo campo. Le norme elaborate dal CESNI devono essere approvate all'unanimità, il che dà alla Svizzera, in quanto Stato non membro dell'UE, addirittura un diritto di veto sui regolamenti europei. Esperti svizzeri fanno parte del CESNI e dei suoi gruppi di lavoro, dove portano la loro competenza e la loro esperienza pratica. Infine, che la Svizzera sia un membro a pieno titolo del CESNI è anche dimostrato dal fatto che ne ha assunto la vicepresidenza negli anni 2020 e 2021.

Adottando le norme CESNI per la navigazione sul Reno la Svizzera ottiene dei vantaggi. Norme uniformi non assicurano solo la certezza del diritto per gli armatori che operano su questa via d'acqua: il riconoscimento reciproco dei documenti consente in particolare alle compagnie della navigazione interna svizzere di accedere senza restrizioni alle vie d'acqua europee. Ciò garantisce loro la parità di trattamento rispetto ai concorrenti europei.

### 4.2 Influenza dell'UE sui processi normativi della CCNR

A prescindere dall'istituzione del CESNI, l'UE sta effettivamente esercitando una maggiore influenza attraverso la propria legislazione<sup>15</sup>. Un esempio è l'adozione della direttiva 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna<sup>16</sup>, a cui gli Stati membri dell'UE dovevano dare attuazione entro il 17 gennaio 2022<sup>17</sup>. Secondo l'articolo 10 paragrafo 2 della direttiva UE, tutti i certificati di qualifica, i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati in conformità al regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno della CCNR, che stabilisce requisiti identici a quelli della direttiva, sono validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione. Vista l'appartenenza della Svizzera alla CCNR, il regolamento della CCNR è da tempo pienamente applicabile anche in Svizzera. Il documento è stato profondamente rivisto dalla CCNR negli ultimi anni e una bozza, basata sulla suddetta direttiva UE, è stata presentata alla Commissione europea per avviare la cosiddetta procedura di coordinamento. Tale procedura è necessaria affinché gli Stati membri dell'UE che sono anche Stati membri della CCNR possano

<sup>15</sup> Nel corso degli ultimi duecento anni, gli sviluppi storici hanno portato alla creazione di diversi sistemi giuridici volti a regolamentare la navigazione interna internazionale sul continente europeo. Da un lato ci sono i sistemi giuridici delle diverse commissioni fluviali, come la CCNR e le commissioni del Danubio, della Sava e della Mosella, che riguardano i rispettivi fiumi, e dall'altro le direttive dell'UE, che si applicano agli Stati membri dell'Unione. Ciò comporta un'esigenza di chiarimenti nel caso in cui non tutti gli Stati membri di una commissione fluviale facciano parte dell'UE.

<sup>16</sup> Direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio, GU L 345 del 27 dicembre 2017, pag. 53, riveduta l'ultima volta tramite il regolamento delegato (UE) 2022/184 della Commissione del 22 novembre 2021 che modifica l'allegato IV della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 30 dell'11.2.2022, pag. 3; versione consolidata consultabile al link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02017L2397-20220303>.

<sup>17</sup> Questa direttiva è stata integrata nell'allegato XIII dell'Accordo SEE con decisione del Comitato misto SEE del 27 aprile 2018 e si applica pertanto anche agli Stati SEE (Norvegia, Islanda e Liechtenstein).

approvare la revisione del regolamento.<sup>18</sup> Quando la Commissione europea ha insistito sul fatto che ai membri della CCNR che fanno parte dell'UE si dovesse applicare solo la direttiva europea, con il rischio di un'indesiderata frammentazione dell'ordinamento giuridico in vigore sul Reno all'interno e all'esterno dell'Unione, nel settembre del 2022, dopo intensi negoziati, è stato possibile trovare una soluzione di compromesso in grado di garantire l'uniformità dei regolamenti di navigazione nell'area di applicazione dell'Atto di Mannheim e la loro armonizzazione con il diritto europeo. La soluzione consiste nell'applicare il regolamento della CCNR parallelamente alla direttiva dell'UE sull'intero percorso internazionale del Reno purché esso imponga requisiti identici a quelli previsti da quest'ultima. La CCNR riconosce quindi che le proprie norme per il rilascio dei certificati di qualifica, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo coincidono sostanzialmente con quelle della direttiva UE. In questo modo conserva formalmente la propria sovranità normativa, preservando l'unità del regime renano. Allo stesso tempo, la soluzione di compromesso ha come conseguenza che una conformità sostanziale al diritto dell'UE sarà di fatto richiesta ovunque l'UE abbia competenze nel campo della navigazione interna. La Svizzera, con il sostegno del segretariato della CCNR e degli altri Stati membri, continuerà a impegnarsi, all'interno della CCNR, dei suoi comitati e dei suoi gruppi di lavoro per preservarne le competenze in modo che sia possibile individuare soluzioni soddisfacenti e orientate al futuro. A tal fine vengono svolti colloqui che coinvolgono vari attori a diversi livelli. Vale la pena menzionare il supporto della European Barge Union (EBU), l'Unione europea delle chiatte, e dei suoi membri, che sostengono fortemente la CCNR.

### **4.3 Strategia successiva: proseguimento e rafforzamento della partecipazione svizzera alla navigazione interna internazionale**

La delegazione svizzera alla CCNR è composta da rappresentanti del Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE), dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dei Porti renani svizzeri e del settore della navigazione. Sotto la guida politico-strategica del capo delegazione (DFAE), l'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USNM), che fa parte della Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), assicura il coordinamento ed è responsabile delle questioni giuridiche. L'UFT è competente per le questioni tecnico-nautiche, il regolamento di polizia nel campo della navigazione e la trasposizione, laddove necessario, delle decisioni della CCNR nel diritto nazionale. I Porti renani svizzeri sono responsabili della formazione professionale e delle patenti oltre che dell'applicazione della legge. Questa composizione della delegazione svizzera alla CCNR si è dimostrata valida. Grazie alle loro approfondite conoscenze, i membri della delegazione possono offrire un contributo ottimale nei campi di loro competenza, garantendo in tal modo la migliore rappresentanza possibile della Svizzera.

Nel contesto della recente pandemia di COVID-19, la CCNR ha dato prova di capacità di azione e rilevanza. Tra le altre cose, ha adottato una risoluzione urgente sulla gestione dei problemi associati alla pandemia che ha permesso di garantire la continuità delle catene di trasporto europee su acqua attraverso il Reno a condizioni uniformi.

Oltre alla pandemia di COVID-19, come già menzionato sopra (cfr. n. 4.2), la direttiva UE 2017/2397 e la sua attuazione nell'area di competenza della CCNR sono state oggetto di una discussione politica in seno alla CCNR e di una procedura di coordinamento all'interno dell'UE. Sebbene sia la CCNR che la

---

<sup>18</sup> Per assicurare il mantenimento della mobilità sul Reno, l'11 aprile 2022 la CCNR ha adottato una risoluzione che mira a garantire la certezza del diritto nel periodo di transizione precedente all'adozione definitiva del regolamento concernente il personale di navigazione. La risoluzione invita gli Stati membri della CCNR a non infliggere sanzioni ai membri degli equipaggi che dispongono di certificati di qualifica, libretti di navigazione o giornali di bordo rilasciati in conformità alla direttiva UE 2017/2397. In cambio, i certificati di qualifica, i libretti di navigazione o i giornali di bordo conformi al regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno attualmente ancora applicabile dovrebbero poter essere utilizzati anche al di fuori del campo di applicazione previsto senza incorrere in sanzioni. Questa misura speciale è limitata nel tempo e si applica fino all'entrata in vigore del nuovo regolamento, o fino al 30 settembre 2022 se quest'ultimo a quella data non fosse ancora disponibile.



Commissione europea siano favorevoli a una soluzione applicabile a tutte le vie d'acqua interne europee, permangono opinioni diverse sulle rispettive competenze nel regime giuridico renano, come si evince dall'esempio relativo al riconoscimento delle qualifiche illustrato in precedenza (n. 4.2). La Svizzera si impegna attivamente per risolvere questi problemi in maniera favorevole ai propri interessi e a quelli della CCNR. La Svizzera ha sempre potuto contare sul sostegno del segretariato della CCNR e degli altri Stati membri, che perseguono anch'essi l'obiettivo di un regime di navigazione uniforme e non discriminatorio sull'intero corso navigabile del Reno e sui suoi affluenti. In generale, si tratta anche di preservare le competenze della CCNR nel lungo periodo.

I Porti renani svizzeri, a cui è stato delegato il compito di far rispettare le disposizioni previste dal regime renano, ricevono dalla Confederazione un contributo di 50 000 franchi per anno solare per lo svolgimento di compiti sovrani legati alla navigazione sul Reno, come la partecipazione ai comitati e ai gruppi di lavoro della CCNR. La base contrattuale e l'adeguatezza dell'importo sono attualmente in fase di revisione.

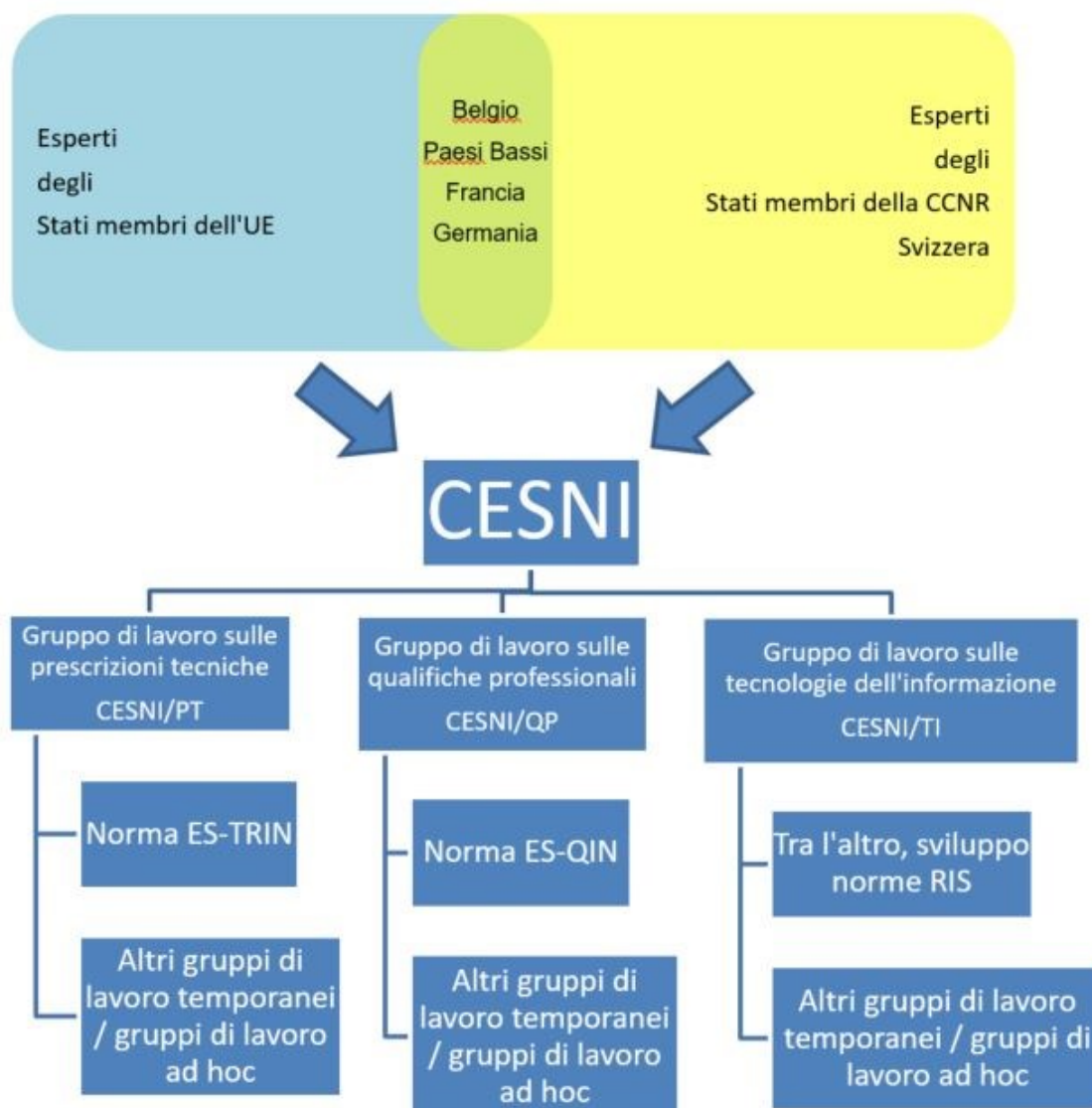
## 5 Conclusioni

È senza dubbio auspicabile disporre di regole uniformi a livello paneuropeo per la navigazione interna affinché il settore della navigazione svizzero possa accedere in maniera illimitata e paritaria all'intera rete di vie d'acqua del continente. Questo obiettivo viene perseguito anche mediante la cooperazione tra la CCNR e la Commissione europea tramite il CESNI. La Svizzera trae vantaggio da questa cooperazione e, nel quadro del CESNI, può svolgere un ruolo attivo nella definizione delle norme relative alla navigazione interna e di partecipare così all'elaborazione della legislazione europea in questo campo. Non risulta economicamente svantaggiata e gli attori economici svizzeri possono operare in condizioni di parità con i partner europei. L'impegno della Svizzera all'interno della CCNR, come raccomandato nel rapporto del Consiglio federale del 2009, non viene quindi intaccato o indebolito dall'istituzione del CESNI. Il CESNI rappresenta piuttosto una buona opportunità di cooperazione e offre la possibilità di partecipare allo sviluppo di norme uniformi, nell'interesse della Svizzera.

Dal 2021 si osserva una maggiore influenza della Commissione europea sulle questioni relative al Reno in quanto via d'acqua navigabile. Ciò si ripercuote anche sul rapporto tra la direttiva UE e le norme della CCNR. La crescente regolamentazione della navigazione interna, Reno compreso, da parte dell'UE mette in discussione le competenze della CCNR e quindi l'equivalenza e il parallelismo dei due regimi. Le procedure di coordinamento interne all'UE rallentano inoltre il processo decisionale all'interno della CCNR. Il compromesso tra l'UE e gli Stati membri della CCNR sul regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno, descritto al numero 4.2 del presente rapporto, ha allentato la tensione tra l'UE e la CCNR in merito alle rispettive competenze in un importante caso di applicazione e ha aperto la strada a soluzioni future. È stato possibile trovare questa via d'uscita perché non solo la Svizzera, ma anche gli altri Stati membri della CCNR, che sono anche membri dell'UE, si sono battuti attivamente per il mantenimento delle competenze della CCNR. L'esempio dimostra che esiste un interesse comune dei membri della CCNR a salvaguardare le competenze di quest'ultima nell'emanazione di norme relative al Reno parallelamente alle normative europee. Agli occhi dei suoi Stati membri, la ragione d'essere a lungo termine della CCNR dipende non da ultimo proprio dalla competenza normativa dell'organizzazione. La proroga fino al 2027 dell'accordo di finanziamento del CESNI, stipulato tra la Commissione europea e la CCNR, indica inoltre che anche l'UE vuole continuare ad avvalersi dell'esperienza e delle conoscenze della CCNR nella regolamentazione della navigazione interna e che, in cambio, è disposta a riconoscerne le competenze normative sul Reno. Dal punto di vista della Svizzera, questo risultato costituisce un buon punto di partenza per il proseguimento di una cooperazione costruttiva tra la CCNR e l'UE.

In sintesi, la CCNR rimane per la Svizzera l'organo decisivo attraverso il quale è possibile influire sulla legislazione nel campo della navigazione interna europea. La CCNR si fonda sull'Atto di Mannheim, che assicura la libera navigazione sul Reno da Basilea al Mare del Nord. Senza l'Atto di Mannheim, la Svizzera potrebbe trovarsi costretta, nel peggiore dei casi, a cercare altri modi per garantirsi un libero accesso al mare. Le esportazioni e le importazioni attraverso il Reno diventerebbero più difficili e l'importanza economica e politica dei porti renani di Basilea ne risulterebbe indebolita. Per questo motivo, il Consiglio federale si impegna a rispettare la Dichiarazione di Mannheim firmata nel 2018 e si adopererà attivamente, a tutti i livelli, insieme agli altri Stati membri della CCNR e al suo segretariato generale, per garantire l'autonomia della CCNR e preservarne le competenze. Per affrontare al meglio queste sfide, il capo della delegazione svizzera alla CCNR è stato elevato a un livello diplomatico superiore. Questo dovrebbe essere un chiaro segnale che la Svizzera attribuisce grande importanza al futuro della CCNR.

## Allegato 1: Panoramica della struttura di lavoro del CESNI



## Allegato 2: Indice delle abbreviazioni

<b>AIS</b>	<i>Automatic Identification System</i> (sistema automatico di identificazione)
<b>Atto di Mannheim</b>	Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868 tra il Granducato di Baden, la Baviera, la Francia, il Granducato di Hessen, i Paesi bassi e la Prussia
<b>CCNR</b>	Commissione centrale per la navigazione sul Reno
<b>CESNI</b>	Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna  Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure
<b>CESNI/PT</b>	Gruppo di lavoro sulle prescrizioni tecniche  Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Prescriptions techniques
<b>CESNI/PT/FC</b>	Gruppo di lavoro ad hoc sulle prescrizioni tecniche relative alle celle a combustibile  Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux piles à combustibles
<b>CESNI/QP</b>	Gruppo di lavoro sulle qualifiche professionali  Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Qualifications professionnelles
<b>CESNI/TI</b>	Gruppo di lavoro sulle tecnologie dell'informazione  Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Technologies de l'information
<b>ES-QIN</b>	Norma europea per le qualifiche nella navigazione interna
<b>ES-TRIN</b>	Norma europea sulle prescrizioni tecniche delle imbarcazioni usate per la navigazione interna
<b>JWG</b>	<i>Joint Working Group</i> (gruppo di lavoro misto)
<b>RIS</b>	<i>River Information Services</i> (servizi di informazione a supporto della gestione del traffico e dei trasporti nella navigazione interna)
<b>UE</b>	Unione europea
<b>UFT</b>	Ufficio federale dei trasporti
<b>USNM</b>	Ufficio svizzero della navigazione marittima