2025/2482

12.12.2025

DIRETTIVA (UE) 2025/2482 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 26 novembre 2025

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 ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([2]),

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso di servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) 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 sostenibilità e l'attrattiva del settore, aumentando l'efficienza delle relative operazioni di trasporto.

(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 e il processo di introduzione delle specifiche necessarie si è rivelato lungo. Inoltre, la comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo «Il Green Deal europeo» esorta all'ulteriore sviluppo di una mobilità multimodale automatizzata e connessa. Di conseguenza i RIS dovrebbero essere adattati per fare fronte a tali nuove sfide. Inoltre, la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» propone la revisione della direttiva 2005/44/CE come una delle misure per conseguire l'obiettivo di promuovere la creazione di un sistema dei trasporti realmente intelligente e un'assegnazione delle capacità e una gestione del traffico efficienti. La comunicazione della Commissione del 24 giugno 2021 ha istituito un piano d'azione dal titolo: «NAIADES III: promuovere un trasporto europeo per vie navigabili interne adeguato alle esigenze future», il quale stabilisce 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 di migliorare la disponibilità, il riutilizzo e l'interoperabilità dei dati dei sistemi digitali, in linea con la comunicazione della Commissione del 19 febbraio 2020 dal titolo «Una strategia europea per i dati». 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.

([1]) GU C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Posizione del Parlamento europeo del 7 ottobre 2025 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 27 ottobre 2025.
([3]) 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).

(3) Per adottare un approccio coerente all'interoperabilità nel settore dei servizi pubblici, in fase di attuazione della piattaforma elettronica a punto di accesso unico dei RIS («ambiente europeo dei RIS») e di altre soluzioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2005/44/CE, dovrebbero essere rispettati i principi stabiliti dal quadro europeo di interoperabilità (QEI), istituito dalla comunicazione della Commissione del 23 marzo 2017 dal titolo «Quadro europeo di interoperabilità – Strategia di attuazione», a norma dell'articolo 6 del regolamento (UE) 2024/903 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]).

(4) Il regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) stabilisce le prescrizioni da rispettare per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), nell'ottica di garantire il buon funzionamento del mercato interno, e mira a fare sì che lungo tale rete siano disponibili gli stessi servizi di alta qualità e che questi siano 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 degli Stati membri che fanno parte della TEN-T e sono direttamente collegate alle vie navigabili interne di un altro Stato membro facenti parte anch'esse 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 fanno parte della TEN-T, così da tenere conto delle specificità nazionali. Inoltre, in un contesto transfrontaliero, uno degli Stati membri interessati dovrebbe essere in grado di fornire RIS. Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero cooperare al fine di fornire i RIS sulle vie navigabili interne transfrontaliere.

(6) In considerazione 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.

(7) L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 2005/44/CE ha dimostrato l'importanza di rafforzare le specifiche tecniche relative alla fornitura di dati per la navigazione e per la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne 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.

(8) La disponibilità per gli utenti RIS, durante la navigazione, di informazioni aggiornate e accurate sulle condizioni dei canali 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.

([4]) Regolamento (UE) 2024/903 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 marzo 2024, che stabilisce misure per un livello elevato di interoperabilità del settore pubblico nell'Unione (regolamento su un'Europa interoperabile) (GU L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) 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 (MNSW) all'interno del sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe), istituite dal regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]), 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 (IWT) con il complesso della catena logistica. Le informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI), istituite dal regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]), dovrebbero costituire la base per lo scambio di informazioni sui carichi in materia di merci pericolose e rifiuti tra gli utenti RIS, laddove richiesto. Ove necessario, i RIS dovrebbero consentire i collegamenti con i sistemi e le piattaforme digitali di altri modi di trasporto e dovrebbero mettere le informazioni a loro disposizione.

(10) 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 interni 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 istituire interfacce standardizzate che divengano parte integrante dei RIS ed elaborare le specifiche tecniche necessarie.

(11) Il ricorso all'ambiente europeo dei 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. L'ambiente europeo dei RIS dovrebbe sostenere i servizi interessati, fungere da fulcro dello scambio di informazioni RIS nell'ambito del settore delle vie navigabili interne, nonché 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 competenti sono titolari del trattamento, in base alla definizione del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ([8]), ai fini del funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS.

(12) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'istituzione del quadro di norme per lo sviluppo e il funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS al fine di garantire condizioni uniformi per l'introduzione dell'ambiente europeo dei RIS. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([9]).

(13) La Commissione non dovrebbe adottare gli atti di esecuzione ai sensi della presente direttiva qualora il comitato di cui alla presente direttiva non esprima alcun parere, ad esempio quando non vi è una maggioranza qualificata a sostegno di un parere, positivo o negativo, e quando il progetto di atto di esecuzione non viene presentato al comitato di appello o quando il comitato di appello emette un parere negativo. Conformemente al principio di leale cooperazione, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero collaborare per definire rapidamente le caratteristiche operative, i ruoli e le procedure necessari per l'ambiente europeo dei RIS.

([6]) 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).

([7]) Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) 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 (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) 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).

(14) 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.

(15) L'ambiente europeo dei RIS dovrebbe offrire agli utenti RIS la possibilità di presentare riscontri sull'applicazione della presente direttiva e garantire che tali riscontri siano trasmessi allo Stato membro interessato. Gli Stati membri dovrebbero istituire una procedura semplice e accessibile per gestire tali riscontri in modo trasparente e imparziale. Le autorità degli Stati membri dovrebbero cooperare nella gestione dei riscontri che presentano elementi transfrontalieri, quali le norme incompatibili per la comunicazione delle informazioni sulle navi, dato che il 75 % delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne implica viaggi internazionali. L'analisi dell'oggetto del riscontro ricevuto, nonché la sua frequenza, consente di individuare in che misura viene rispettata la presente direttiva, favorendo in tal modo il monitoraggio dell'attuazione tramite l'indicazione degli ambiti in cui essa può essere migliorata. È pertanto importante che tali informazioni vengano raccolte e fornite alla Commissione con cadenza annuale.

(16) Al fine di garantire un'attuazione corretta e armonizzata della direttiva 2005/44/CE, l'elaborazione delle specifiche tecniche dovrebbe seguire una serie di principi, in particolare i principi stabiliti nell'allegato II della presente direttiva. In tali principi dovrebbero essere delineati gli elementi principali che ogni componente dei RIS dovrebbe includere.

(17) I requisiti e le specifiche tecniche concernenti i RIS dovrebbero garantire in particolare che: i dati RIS che costituiscono dati personali a norma del regolamento (UE) 2016/679 possano essere trattati esclusivamente in conformità con un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti che preveda funzionalità assegnate; tutte le autorità competenti possano avere accesso immediato a tali dati conformemente alle rispettive competenze normative; 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 e al regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio ([10]), anche a fini di protezione dalle violazioni dei dati personali; e il trattamento delle informazioni commerciali sensibili possa essere effettuato nel rispetto della riservatezza di tali informazioni.

(18) 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 tale trattamento consenta, direttamente o indirettamente, l'identificazione di una persona, gli Stati membri dovrebbero garantire la liceità del trattamento dei dati personali conformemente al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([11]), ove applicabile.

(19) Al fine di garantire che agli utenti RIS siano fornite le informazioni necessarie riguardanti la navigazione e la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne, e tenendo conto dei progressi scientifici e tecnici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per quanto riguarda la modifica dei requisiti minimi in materia di dati stabiliti nell'allegato I della direttiva 2005/44/CE. 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 «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ([12]). 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 degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

([10]) 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).

([11]) Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37, ELI: http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) 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 e nell'ottica di salvaguardare gli interessi dell'Unione.

(21) L'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2005/44/CE dimostra che il lungo periodo per l'introduzione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche ivi stabilito ha avuto ripercussioni sulle prestazioni del settore. È dunque importante modificare il processo di introduzione delle specifiche tecniche.

(22) La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio ([13]) ha introdotto un processo basato su specifiche tecniche elaborate dal CESNI. Il CESNI, 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 con l'attuazione della direttiva (UE) 2016/1629, è opportuno seguire un'impostazione analoga per quanto riguarda la direttiva 2005/44/CE.

(23) 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 RIS, ossia la norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS), dovrebbe costituire parte integrante della direttiva 2005/44/CE.

(24) 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. Dovrebbe invece essere il comitato per il trasporto per vie navigabili interne, dotato di competenze in materia di norme e specifiche tecniche nel settore della navigazione interna, ad assistere la Commissione per quanto riguarda i RIS come comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. Inoltre, la presente direttiva apporta modifiche agli articoli 5 e 12 della direttiva 2005/44/CE in relazione alla procedura di comitato. È pertanto opportuno modificare l'articolo 11 della direttiva 2005/44/CE per tenere conto di tali modifiche.

(25) Ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione, è opportuno che la direttiva 2005/44/CE faccia riferimento alle norme internazionali, senza duplicarle all'interno del quadro giuridico dell'Unione.

(26) I RIS sono stati istituiti nell'Unione nel 2005 e da allora 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 alle vie navigabili interne più importanti, creando così una rete di trasporto affidabile. Di conseguenza è opportuno sopprimere l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2005/44/CE.

(27) In ottemperanza al principio di proporzionalità, per realizzare l'obiettivo fondamentale di istituire un quadro per la fornitura di RIS nell'Unione è necessario e opportuno disciplinare la loro istituzione, il loro funzionamento e le loro specifiche tecniche. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.

([13]) 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).

(28) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il 20 marzo 2024.

(29) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/44/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

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 delle esigenze, delle specifiche e delle condizioni tecniche necessarie per garantire RIS armonizzati, interoperabili e accessibili sulle vie navigabili interne dell'Unione e per agevolare la continuità con i servizi di gestione del traffico degli altri modi di trasporto attraverso l'uso di interfacce standardizzate.»;

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 che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), e che sono 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 in tali allegati.

(*) Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).»;

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

«i) "rete transeuropea dei trasporti" o "TEN-T": le vie navigabili interne specificate nelle mappe di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2024/1679;

j) "sistema europeo di gestione dei dati di riferimento" o "European Reference Data Management System – ERDMS": archivio a punto di accesso unico, sotto l'autorità della Commissione, 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 in conformità degli allegati I e III;

k) "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;

l) "sistema per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne": piattaforma elettronica, gestita dalle autorità pubbliche preposte alla gestione delle vie navigabili interne, 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;

m) "ambiente europeo dei RIS": piattaforma elettronica a punto di accesso unico basata sulle informazioni dei RIS nazionali che fornisce servizi operativi e tecnici per gli utenti RIS e che contiene collegamenti per la segnalazione elettronica conformemente al principio "una tantum";

n) "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) 2024/1679.»;

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 sulle 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 efficiente, 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 i 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 per la navigazione e per la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne; tali dati di rete, di cui all'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, tali dati sono messi integralmente a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri confinanti 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 e gli avvisi ai comandanti sono aggiornati e forniti almeno in un formato elettronico comune accessibile conformemente all'allegato III;

e) provvedono affinché i dati di rete nell'ambiente europeo dei RIS siano mantenuti aggiornati fornendo senza ritardi tutti i dati di rete necessari conformemente agli allegati I e III;

f) provvedono alla messa a disposizione almeno delle informazioni relative al traffico, se disponibili, 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) provvedono affinché le interfacce standardizzate di cui agli allegati II e III della presente direttiva siano messe a disposizione dei sistemi delle comunità portuali dei porti interni, comprendenti, se disponibili, informazioni aggiornate sulla disponibilità di posti di ormeggio e 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 (*);

h) 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 sulle vie navigabili interne.

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 forniscono i dati necessari. L'ambiente europeo dei RIS è accessibile a tutti gli utenti RIS ed è la piattaforma principale per lo scambio di informazioni relative ai RIS. 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 il funzionamento dell'ambiente europeo dei RIS. L'ambiente europeo dei RIS prevede la possibilità di contributi da parte di paesi terzi le cui vie navigabili sono collegate alla rete di vie navigabili interne europea e che sono disposti a cooperare e fornire i loro dati di rete, purché tali dati siano di qualità e formato identici a quelli degli Stati membri e rispettino lo stesso livello di cibersicurezza e protezione dei dati.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le caratteristiche operative, i ruoli e le procedure per l'ambiente europeo dei RIS e che identificano il suo gestore sulla base dei principi per le specifiche tecniche RIS di cui all'allegato II, punto 6, 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 (RAINWAT), concluso a Bucarest il 12 aprile 2012, nel quadro delle norme sulle radiocomunicazioni dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT).

8. Gli Stati membri incoraggiano, ove opportuno in cooperazione con l'Unione, i comandanti, gli operatori, gli agenti o i proprietari delle navi che percorrono le proprie vie navigabili interne 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.

9. La Commissione adotta le misure adeguate a verificare l'interoperabilità, l'affidabilità, la disponibilità e la sicurezza dei RIS.

(*) 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).»;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 5*

Specifiche tecniche

1. Per contribuire alla realizzazione dei RIS e provvedere alla interoperabilità dei servizi conformemente all'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) 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 tra l'ambiente europeo dei RIS e i sistemi delle comunità portuali dei porti interni e tra l'ambiente europeo dei RIS e i sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne;

j) dati per la navigazione e la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne.»;

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6*

Posizionamento via satellite

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 il servizio aperto di autenticazione dei messaggi di navigazione nonché il servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) di cui al regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio (*). Ai fini delle applicazioni e dei servizi basati sui dati di osservazione della Terra, si raccomanda l'uso dei dati, delle informazioni e dei servizi Copernicus.

(*) Regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale e che abroga i regolamenti (UE) n. 912/2010, (UE) n. 1285/2013 e (UE) n. 377/2014 e la decisione n. 541/2014/UE (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).»;

7) 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 riscontri degli utenti RIS. Gli Stati membri notificano tali autorità designate alla Commissione entro il 17 gennaio 2029.»;

8) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 8* bis

Meccanismo di riscontro

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché sia predisposta una procedura efficace, semplice e accessibile, ove possibile basata su strutture esistenti, per la gestione dei riscontri degli utenti RIS derivanti dall'applicazione della presente direttiva.

2. La gestione dei riscontri degli utenti RIS è effettuata in modo da evitare i conflitti di interesse. La gestione dei riscontri è imparziale e trasparente e rispetta debitamente il principio della libertà d'impresa.

3. I riscontri degli utenti RIS sono trasmessi tramite l'ambiente europeo dei RIS e presentati agli Stati membri interessati. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti RIS e gli altri portatori di interessi siano informati su dove e come presentare un riscontro.

4. Gli Stati membri provvedono affinché i riscontri degli utenti RIS siano gestiti in modo tempestivo e opportuno e le informazioni concernenti il seguito a essi dato siano fornite tramite l'ambiente europeo dei RIS.

5. L'ambiente europeo dei RIS comunica annualmente alla Commissione l'entità dei riscontri ricevuti e le modalità della loro gestione.»;

9) 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 necessarie, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale applicabile, al fine di 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 il funzionamento 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.

(*) 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 (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).»;

10) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10*

Poteri delegati

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 *bis* per modificare l'allegato I, aggiornando e rivedendo i requisiti minimi in materia di dati alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva e del progresso tecnico nell'ambito dello sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni RIS.

2. In assenza di specifiche tecniche pertinenti e aggiornate, o qualora le specifiche tecniche elaborate dal Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) non siano conformi ad alcuna 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.»;

11) l'articolo 10 *bis* è così modificato:

a) 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 1º gennaio 2026. 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.»;

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 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 loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

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 (*).

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.

(*) 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 3 gennaio 2034. La relazione include un'analisi dell'impatto della presente direttiva sul livello di integrazione del trasporto per vie navigabili interne con il complesso della catena logistica e prende in esame il potenziale dei nuovi strumenti digitali di aumentare l'efficienza di tutta la rete TEN-T di vie navigabili interne.»;

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 della direttiva 2005/44/CE.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri sul cui territorio si trovano vie navigabili interne e porti interni 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 2 gennaio 2029. 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 Strasburgo, il 26 novembre 2025

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

ALLEGATO I

«ALLEGATO I

REQUISITI MINIMI IN MATERIA DI DATI

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

a) assi idroviari e loro lunghezza in chilometri;

b) limitazioni per navi e convogli in termini di lunghezza, larghezza, pescaggio e tirante d'aria;

c) orari di servizio delle strutture che potrebbero ostacolare il traffico, in particolare chiuse e ponti;

d) tempi di attesa previsti in corrispondenza di ponti, chiuse e porti interni, ove disponibile in tempo reale;

e) ubicazione di porti e impianti di trasbordo;

f) dati di riferimento relativi al livello dell'acqua utili per la navigazione;

g) ubicazione e attuale disponibilità di infrastrutture per i combustibili alternativi, se disponibili, inclusa la fornitura di energia elettrica da terra.

Le informazioni fornite sono mantenute aggiornate e, se disponibile, riflettono la situazione in tempo reale.».

ALLEGATO II

«ALLEGATO II

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 sua organizzazione;

c) raccomandazioni relative alla partecipazione delle navi al sistema RIS, ai singoli servizi e allo sviluppo graduale dei RIS.

2. Sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (sistema ECDIS interno)

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

a) compatibilità con il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e sistema di informazione (ECDIS marittimo) per agevolare il traffico delle navi adibite alla navigazione interna nelle zone di traffico misto come gli estuari e il traffico marittimo-fluviale;

b) specifica 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:

i) alto livello di affidabilità e di disponibilità delle apparecchiature del sistema ECDIS interno utilizzate;

ii) robustezza delle apparecchiature del sistema ECDIS interno per resistere alle condizioni ambientali generalmente presenti a bordo di una nave, senza subire degradi della qualità o dell'affidabilità;

iii) inserimento nelle carte nautiche elettroniche di tutti gli elementi geografici, ad esempio limiti del canale, costruzioni sulla riva e radiofari, necessari per garantire la sicurezza della navigazione;

iv) monitoraggio della carta nautica elettronica mediante sovrapposizione dell'immagine radar nei casi di pilotaggio della nave;

c) integrazione dei dati aggiornati relativi alla profondità del canale nella carta nautica elettronica e visualizzazione di tali dati in relazione a un livello d'acqua predeterminato o al livello d'acqua effettivo;

d) integrazione di informazioni supplementari, ad esempio fornite da soggetti diversi dalle autorità competenti, nella carta nautica elettronica e visualizzazione di tali informazioni 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 di tali informazioni nel sistema ECDIS interno senza compromettere le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione.

3. Sistema di segnalazione navale elettronica

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

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 conseguire la compatibilità con la navigazione marittima;

c) uso di elenchi di codici e di classificazioni riconosciuti a livello internazionale, possibilmente integrati per 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 sulle vie navigabili interne, rispettano, conformemente all'articolo 5, i principi seguenti:

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 sulle vie navigabili interne al fine di garantire la coerenza delle informazioni fornite.

5. Sistemi di localizzazione e di monitoraggio delle navi

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

a) specifica 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 attualizzazione 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 operativi relativi all'ambiente europeo dei RIS

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

a) funzione di interfaccia digitale unica per la navigazione interna;

b) punto di accesso unico armonizzato per informazioni aggiornate e, se possibile, in tempo reale sulle condizioni dei canali per una navigazione, una pianificazione del viaggio 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 TEN-T 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 cibersicurezza.

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 principi seguenti:

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) specifica dei requisiti relativi ad altri sistemi o piattaforme digitali 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. Dati per la navigazione e la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne

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

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:

i) tempi di attesa previsti in corrispondenza di chiuse, ponti (mobili), porti interni;

ii) dati sulla rete di vie navigabili europea necessari per la navigazione e la pianificazione del viaggio sulle vie navigabili interne e conformi almeno ai requisiti minimi in materia di dati di cui all'allegato I;

iii) 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;

iv) situazione del ghiaccio e relativa navigabilità o altra allerta relativa a eventi meteorologici estremi;

v) orari di esercizio di chiuse, ponti (mobili), porti interni;

c) fornitura di informazioni attraverso il sistema ECDIS interno, gli avvisi ai comandanti e l'ambiente europeo dei RIS, a seconda dei casi.».

ALLEGATO III

«ALLEGATO III

SPECIFICHE TECNICHE PER I RIS

Le specifiche tecniche applicabili ai RIS sono quelle stabilite nell'edizione più recente della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) adottata dal CESNI.».