



Bruxelles, 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

NAIADES III:

**promuovere un trasporto europeo per vie navigabili interne adeguato alle esigenze
future**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

NAIADES III:

promuovere un trasporto europeo per vie navigabili interne adeguato alle esigenze future

1. INTRODUZIONE

La trasformazione fondamentale dei nostri sistemi di trasporto verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio multimodale integrato che si proponga esplicitamente di promuovere il ricorso a modi di trasporto più sostenibili e meno congestionati.

Il trasporto per vie navigabili interne, che è da tempo riconosciuto come uno dei modi di trasporto più efficienti in termini di CO₂ (per tonnellate di merci trasportate)¹ insieme al trasporto ferroviario, emerge con evidenza quale elemento centrale degli sforzi dell'Unione per decarbonizzare il sistema dei trasporti.

Il Green Deal europeo² chiede un'azione decisiva per trasferire una parte sostanziale dei trasporti di merci che avviene su strada (attualmente pari al 75 % dei trasporti interni) alle vie navigabili interne e alle ferrovie, in particolare attraverso misure finalizzate ad aumentare la capacità delle vie navigabili interne a partire dal 2021. Analogamente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente³ adottata il 9 dicembre 2020, che getta le basi della modalità in cui il sistema di trasporto dell'UE può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future, ha sottolineato la necessità di aumentare l'utilizzo di modi di trasporto più sostenibili ed evidenzia che il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050. La mobilità a zero emissioni è anche l'obiettivo principale del piano d'azione per l'inquinamento zero adottato il 12 maggio 2021⁴.

Tuttavia, nonostante il suo vantaggio dal punto di vista ambientale e gli sforzi del settore per modernizzare le operazioni, la quota modale complessiva del trasporto per vie navigabili interne dell'UE non ha registrato i livelli di crescita auspicati negli ultimi anni, rimanendo stabile intorno al 6 %⁵.

È necessario intraprendere ulteriori azioni incisive per affrontare meglio le sfide che impediscono al settore di attrarre volumi di merci più elevati e di cogliere le opportunità legate alla transizione verso un'economia a zero emissioni e digitale.

La quota modale, già elevata, del trasporto merci per vie navigabili interne in alcuni paesi come i Paesi Bassi (42,7 %), la Romania (28,1 %) o la Bulgaria (31,8 %)⁶, così come il

¹ Studio STREAM a cura di CE Delft.

² Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

³ Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

⁴ Comunicazione della Commissione: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021) 400 final).

⁵ Relazione dell'Osservatorio del mercato: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf.

⁶ Ripartizione modale del trasporto merci - Vie navigabili interne 2019, Eurostat - [Data Explorer \(europa.eu\)](https://data.europa.eu/data-explorer).

crescente utilizzo di tale trasporto nella logistica urbana in alcune delle città più congestionate dell'UE⁷, evidenziano il grande potenziale del settore laddove vi siano le condizioni adatte.

È della massima importanza salvaguardare questi risultati e sfruttare ulteriormente il potenziale inutilizzato, sia lungo i corridoi TEN-T che in quelle città in cui le vie navigabili interne possono apportare una soluzione più ecologica alla logistica urbana.

La logistica multimodale deve essere parte integrante di questa trasformazione, all'interno e all'esterno delle aree urbane. Oggigiorno la carenza di infrastrutture di trasbordo, e in particolare di terminali multimodali interni, è marcata in alcune parti d'Europa e dovrebbe ricevere la massima priorità. Il sistema di trasporto per vie navigabili interne deve inoltre funzionare in maniera più efficiente sia autonomamente che all'interno delle catene logistiche multimodali transfrontaliere grazie all'ottimizzazione delle condizioni di navigazione, a un maggiore utilizzo dei sistemi intelligenti di gestione del traffico e allo scambio multimodale di dati. A tal fine sono necessari non solo investimenti sostanziali nel trasporto per vie navigabili interne, nelle infrastrutture multimodali, nella modernizzazione della flotta e nella digitalizzazione, ma anche adattamenti alla politica e ai quadri giuridici dell'UE per sviluppare il trasporto per vie navigabili interne, in particolare affrontando il problema della continua frammentazione del mercato e migliorando il quadro esistente per il trasporto intermodale⁸.

Il settore affronta altresì nuove sfide, quale l'intensificazione dei cambiamenti climatici e degli eventi meteorologici estremi, che incidono gravemente sulla sua capacità di operare e sull'affidabilità dei servizi, e che richiedono risposte politiche adeguate da parte dell'UE. Inoltre il settore, che è composto principalmente da PMI⁹, è stato particolarmente colpito nei periodi di rallentamento dell'economia in Europa con cali di attività nel 2009-2010¹⁰, nonché più recentemente durante la crisi COVID-19 subendo una perdita totale di fatturato di circa 2,7 miliardi di EUR nel 2020 a causa di una riduzione del 70 % nel trasporto passeggeri e una riduzione dell'8 % nel trasporto merci. Tali shock economici generali e l'accanita concorrenza sui prezzi con gli altri modi di trasporto hanno ostacolato la capacità del settore di reinvestire in tecnologie nuove o innovative e di attrarre lavoratori.

Ne consegue che la flotta fluviale ha una struttura delle età relativamente avanzata, tenuto conto che la maggior parte delle navi sono state costruite prima del 2000, ed è mal equipaggiata per affrontare la transizione prevista verso una mobilità a zero emissioni¹¹. Tuttavia, come evidenziato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, tutti i modi di trasporto, compreso il trasporto per vie navigabili interne, dovranno ridurre significativamente la loro dipendenza dai combustibili fossili e internalizzare meglio i costi esterni, ad esempio applicando i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", al fine di conseguire gli obiettivi della neutralità climatica e dell'inquinamento zero entro il 2050. Il rinnovamento delle flotte di chiatte e il miglioramento dell'accesso ai combustibili rinnovabili e alternativi a basse emissioni di carbonio richiederanno investimenti sostanziali che saranno effettuati solo se saranno predisposti adeguati quadri di sostegno dell'UE.

Infine un settore della navigazione interna più forte deve anche essere in grado di offrire posti di lavoro di qualità, opportunità di carriera e norme sociali e di sicurezza rigorose per attirare persone che vantano una buona formazione.

⁷ Ad esempio la logistica urbana a Parigi: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> e <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

⁸ Sancito nella direttiva sui trasporti combinati dell'UE (direttiva 92/106/CEE del Consiglio).

⁹ Circa l'80 % della flotta è gestita da operatori-proprietari.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=EN>.

¹¹ Osservatorio del mercato dell'UE: <https://inland-navigation-market.org/>.

2. PIANO D'AZIONE RELATIVO AL TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE PER IL PERIODO 2021-2027

Per affrontare le sfide del settore del trasporto per vie navigabili interne e conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, la Commissione presenta ora un "**piano d'azione relativo al trasporto per vie navigabili interne per il periodo 2021-2027**", in linea con il nuovo quadro finanziario pluriennale e incentrato su due obiettivi principali: **il trasferimento di una quota più elevata del trasporto merci alle vie navigabili interne e l'orientamento irreversibile del settore verso l'obiettivo delle zero emissioni**, rafforzati da **un profondo cambiamento di paradigma volto a una crescente digitalizzazione** nonché da **misure di accompagnamento per sostenere la forza lavoro attuale e futura**. Il conseguimento di questi obiettivi fondamentali richiederà un approccio integrato e un pacchetto di misure che comprendono politiche di trasporto, ambientali, digitali, energetiche e fiscali, sostenute da incentivi finanziari¹², come indicato di seguito e ulteriormente precisato nell'allegato sul piano d'azione. Sono state identificate otto iniziative faro.

2.1. Trasferimento di una quota più elevata del trasporto merci alle vie navigabili interne

La rete di vie navigabili interne dell'UE si estende attraverso 25 Stati membri¹³ ed è costituita da circa 41 000 chilometri di vie navigabili interne. Ogni anno tali vie contribuiscono al trasporto di circa 150 miliardi di tonnellate-chilometro di merci trasportate da circa 15 000 navi da carico; sono inoltre operative circa 3 000 navi passeggeri per escursioni giornaliere e 430 navi da crociera (>12 passeggeri)¹⁴.

Il potenziale di aumento della quota modale del trasporto per vie navigabili interne è significativo, il che avrebbe inoltre un effetto positivo sulle emissioni di gas a effetto serra (GES). Tuttavia è possibile conseguire un aumento sostanziale dei volumi trasportati per vie navigabili interne solo se il settore: i) è in grado di fornire condizioni di navigazione sufficientemente efficienti, affidabili e sicure a livello transfrontaliero e nel corso del tempo; ii) è adeguatamente collegato, sia fisicamente che digitalmente, ad altri modi di trasporto; iii) è in grado di competere in condizioni di parità con altri modi di trasporto e iv) dispone di un mercato interno ben funzionante.

2.1.1. Un'infrastruttura adatta al futuro per una navigazione ottimizzata

L'utilizzo della rete di vie navigabili interne dell'UE non è al momento ottimizzato a causa della mancanza di un'infrastruttura coerente e di una garanzia della qualità dei canali navigabili. Innanzitutto la navigazione fluviale dipende dalle precipitazioni e dalla presenza di livelli d'acqua adeguati che ne consentono le operazioni. La siccità e le inondazioni possono perturbare gravemente le attività di trasporto: bloccando temporaneamente sezioni di vie navigabili, imponendo restrizioni sulle quantità di carichi trasportati e richiedendo navi aggiuntive per compensare i fattori di carico ridotti o addirittura un passaggio ad altri modi di trasporto. Tali perturbazioni ostacolano significativamente la capacità del trasporto per vie navigabili interne di attrarre maggiori volumi di merci dal trasporto su strada. Per effetto dei cambiamenti climatici queste perturbazioni di ordine meteorologico si verificheranno più spesso¹⁵ colpendo in particolare i servizi e le infrastrutture di trasporto per vie navigabili.

¹² Le scelte in materia di appalti e sviluppo delle infrastrutture informatiche saranno soggette all'approvazione preventiva del comitato per le tecnologie dell'informazione e la cibersicurezza della Commissione europea.

¹³ Tredici Stati membri dispongono di reti interconnesse.

¹⁴ UE e Svizzera.

¹⁵ Conclusione del workshop della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) in merito ai livelli d'acqua bassi sul Reno.

Iniziativa faro 1: aiutare i responsabili delle vie navigabili a garantire un servizio di livello elevato (stato di buona navigazione) lungo i corridoi di navigazione interna dell'UE entro il 31 dicembre 2030

Pur invitando gli Stati membri a intensificare gli sforzi di ripristino e manutenzione dei canali navigabili per mantenere e migliorare le condizioni di navigazione, la Commissione darà maggiore sostegno ai progetti¹⁶ volti a completare e modernizzare la rete TEN-T delle vie navigabili interne e ad eliminare le strozzature, con particolare attenzione alle vie navigabili interne che richiedono un forte coordinamento tra gli Stati membri e una governance adeguata. Il Parlamento europeo¹⁷ ha invitato la Commissione a garantire una supervisione più rigorosa sulla realizzazione della rete TEN-T rafforzando gli strumenti del caso e il ruolo dei coordinatori europei nella governance dei corridoi, con particolare attenzione ai progetti transfrontalieri riguardanti le vie navigabili interne. La Commissione prenderà quindi in considerazione la possibilità di proporre un quadro di cooperazione dedicato al trasporto per vie navigabili interne nell'ambito della revisione del regolamento TEN-T che consentirà agli Stati membri di coordinare meglio le azioni e i progetti transfrontalieri.

Inoltre nel quadro della **revisione del regolamento TEN-T¹⁸ nel 2021**, la Commissione **valuterà se è necessaria una definizione armonizzata dello stato di buona navigazione¹⁹** e se alcuni requisiti specifici debbano essere estesi a tutta la rete centrale al fine di cogliere pienamente i benefici della rete. Per riflettere l'idromorfologia eterogenea, i sistemi associati ai diversi tratti di vie navigabili interne e le caratteristiche specifiche di tali tratti²⁰, in particolare dei tratti che scorrono liberamente, i requisiti potrebbero essere concordati a livello di bacino idrografico/corridoio. In particolare si valuterà se la qualità e la prevedibilità delle condizioni di navigazione potrebbero essere migliorate attraverso un approccio basato sugli obiettivi, consentendo una certa flessibilità per i requisiti relativi a tratti specifici e limitati di vie navigabili²¹, come la profondità dei canali navigabili e le distanze sotto i ponti, nel pieno rispetto della legislazione e delle politiche ambientali²².

Il sostegno ai responsabili delle vie navigabili per garantire uno stato di buona navigazione richiederà anche l'introduzione di infrastrutture intelligenti, sistemi operativi e di manutenzione che consentano la rilevazione (o previsione) precoce delle strozzature e un ritorno ai livelli di servizio richiesti con il minor intervento fisico possibile, riducendo così i costi e l'impatto ambientale. Un presupposto fondamentale è quello di stabilire una base migliore di informazioni digitali ("cartografia") dello stato effettivo dei punti critici delle vie navigabili. **Attraverso il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) la Commissione sosterrà misure che contribuiscono al conseguimento dello stato di buona navigazione, come l'utilizzo di sistemi operativi e informatici digitali interdisciplinari per la gestione delle acque e delle vie navigabili.**

¹⁶ Nell'ambito dell'MCE2 e di Orizzonte Europa.

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_IT.html?redirect.

¹⁸ 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.

¹⁹ Lo stato di buona navigazione è un concetto finalizzato a migliorare le vie navigabili europee in modo che rientrino in un sistema di trasporto sostenibile che risponde alle esigenze del mercato interno dell'UE.

Con "stato di buona navigazione" si intende che lo stato della rete di trasporto per vie navigabili interne consente una navigazione efficiente, affidabile e sicura per gli utenti garantendo, oltre ai requisiti minimi delle vie navigabili, requisiti ulteriori che possono essere definiti a livello di bacino idrografico/corridoio, rispettando nel contempo le norme ambientali applicabili e considerando una più ampia sostenibilità socio-economica della gestione delle vie navigabili.

²⁰ Compresa la specificità degli ecosistemi ad essi associati.

²¹ I requisiti minimi in materia di pescaggio (meno di 2,50 m) e di altezza sotto i ponti (meno di 5,25 m).

²² Direttiva quadro sulle acque e direttiva "Habitat".

Inoltre la maggiore frequenza degli eventi di acqua bassa richiederà uno sviluppo e una introduzione più rapidi di navi innovative e adattabili al clima²³ in grado di navigare con livelli d'acqua bassi, riducendo nel contempo al minimo gli impatti sugli ecosistemi acquatici. **Orizzonte Europa²⁴ fornirà sostegno per adattare le flotte ai futuri requisiti ambientali, climatici e di sicurezza e per sviluppare e sperimentare nuovi metodi di manutenzione e modernizzazione delle infrastrutture di trasporto al fine di migliorare la sicurezza, la resilienza ai cambiamenti climatici e l'impatto ambientale (compreso l'inquinamento dell'aria e dell'acqua e la biodiversità) e di adattarsi ai modi di trasporto in evoluzione.**

2.1.2. Integrazione senza soluzione di continuità nei sistemi di mobilità e logistica multimodali

Far sì che le vie navigabili interne diventino un mezzo di trasporto più affidabile richiede un'azione che va al di là di queste ultime. La rete europea di vie navigabili interne può e deve essere collegata il più possibile, sia fisicamente che digitalmente, agli altri modi di trasporto entro il 2030. Eppure oggi l'interoperabilità tra i porti interni e i collegamenti con l'entroterra continuano a essere un problema e il numero di piattaforme multimodali e di nodi di trasbordo è insufficiente²⁵.

La Commissione garantirà un maggiore sostegno ai progetti²⁶ volti a migliorare la qualità delle infrastrutture dei porti interni e dei loro collegamenti multimodali con il trasporto ferroviario, stradale e marittimo²⁷ attraverso terminali dedicati. Sarà inoltre rivolta un'attenzione particolare ai progetti nei nodi urbani in cui le vie navigabili interne possono contribuire ad apportare una soluzione più ecologica alla logistica urbana. **Orizzonte Europa²⁸ aiuterà inoltre a sviluppare nuove soluzioni per una mobilità intelligente e connessa e una migliore integrazione delle vie navigabili interne con infrastrutture di trasporto e sistemi energetici più ampi.**

Condizioni adeguate alle vie navigabili e un'integrazione multimodale senza soluzione di continuità saranno essenziali per consentire ai responsabili delle vie navigabili di gestire la propria pianificazione in caso di perturbazioni e per rendere il trasporto per vie navigabili interne più resiliente alle situazioni di crisi, come quella creata dalla pandemia di COVID-19. **La Commissione elaborerà un piano di emergenza per i trasporti per garantire la continuità delle attività** in caso di eventi perturbatori di rilievo garantendo risposte politiche coordinate sulla base dell'esperienza acquisita in merito **agli orientamenti e alla legislazione elaborati durante la pandemia di COVID-19.** Nell'elaborazione di questo piano la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la resilienza del settore del trasporto per vie navigabili interne per quanto riguarda il trasporto merci.

Iniziativa faro 2: aggiornare il quadro giuridico dell'UE relativo al trasporto intermodale per stimolare il trasporto per vie navigabili interne

La **direttiva sui trasporti combinati** è attualmente l'unico strumento giuridico dell'UE che sostiene direttamente il trasporto intermodale. **La Commissione si avvarrà della sua imminente revisione per integrare pienamente le vie navigabili interne quale componente essenziale del trasporto intermodale. Il quadro normativo esistente**

²³ Compresa le navi a zero emissioni.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Infrastrutture di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici e sostenibili dal punto di vista ambientale con particolare attenzione alle vie navigabili interne.

²⁵ Piani di lavoro sui corridoi TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_it.

²⁶ Nell'ambito dell'MCE2 e di Orizzonte Europa.

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: Nodi di trasporto merci multimodali più efficienti ed efficaci per aumentare la flessibilità, la visibilità del servizio e ridurre il costo medio del trasporto merci, verte su tale questione. È aperto a tutti i tipi di nodi, compresi i porti adibiti al trasporto per vie navigabili interne.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Infrastrutture di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici e sostenibili dal punto di vista ambientale con particolare attenzione alle vie navigabili interne.

dovrebbe essere trasformato in uno strumento efficace per sostenere le operazioni di trasporto multimodale delle merci che coinvolgono il trasporto ferroviario, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio²⁹.

2.1.3. Promozione del ricorso a modi di trasporto più sostenibili

Un ostacolo significativo all'utilizzo delle vie navigabili interne continua a essere la mancanza di condizioni di parità tra i modi di trasporto per quanto riguarda le prestazioni ambientali.

A tal fine la Commissione presenterà una serie completa di misure, tra cui lo scambio di quote di emissione, gli oneri per le infrastrutture e le imposte sull'energia, per garantire che i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" siano attuati in tutti i modi di trasporto. In tal modo si dovrebbe sostenere il passaggio a forme di trasporto più sostenibili come le vie navigabili interne.

Un altro ostacolo significativo è costituito dalla mancanza di informazioni facilmente accessibili e affidabili per sostenere le scelte di trasporto sostenibile, nonostante il crescente interesse dei consumatori e delle imprese per soluzioni più verdi³⁰. Come stabilito nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, **la Commissione definirà quindi un quadro dell'UE volto ad armonizzare la misurazione e la comunicazione delle emissioni provenienti dalla logistica e dai trasporti che potrebbe essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima dell'impronta di carbonio generata dalle loro scelte e aumentare la domanda di opzioni più sostenibili, tra cui, ove possibile, le vie navigabili interne.**

2.1.4. Un mercato interno delle vie navigabili interne ben funzionante

Il miglioramento del funzionamento e dell'efficienza del mercato delle vie navigabili interne dell'UE e la promozione dell'offerta di servizi e operazioni sostenibili di trasporto per vie navigabili interne possono contribuire ad aumentare il potere di attrazione del settore rispetto ad altri modi di trasporto.

Oggi gran parte della legislazione dell'UE relativa all'accesso e all'organizzazione del mercato delle vie navigabili interne risale al periodo compreso tra gli anni '60 e '90. La legislazione non tiene conto dell'estensione geografica dell'Unione Europea, né tratta le sfide più recenti per la navigazione interna e il settore dei trasporti più in generale. **La Commissione europea ha riesaminato la legislazione relativa all'accesso al mercato nel settore del trasporto per vie navigabili interne³¹ per assicurarsi che sia adeguata allo scopo e per garantire il funzionamento corretto ed equo del mercato interno.**

Sebbene la direttiva (UE) 2016/1629³² abbia introdotto requisiti armonizzati per le navi adibite alla navigazione interna, le differenze nell'attuazione dei requisiti per l'esecuzione delle ispezioni delle navi e il rilascio dei certificati da parte delle autorità nazionali possono influire sul mercato unico in termini di sicurezza e parità di condizioni tra i proprietari delle navi.

²⁹ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

³⁰ Progetto LEARN <http://www.learnproject.net/> e, ad esempio, orientamenti D2.4 per la convalida e la comunicazione delle emissioni, compreso il progetto relativo al marchio di qualità ecologica aggiornato in seguito a prove. Oltre al progetto, il coordinatore sta ora sostenendo la definizione di una norma relativa al quadro del *Global Logistics Emissions Council* (GLEC) <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>.

³¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Controllo-delladeguatezza-sullaccesso-almercato-nel-settore-deltrasporto-per-vie-navigabili-interne_it.

³² 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).

La Commissione inizierà quindi anche a riesaminare la direttiva (UE) 2016/1629 per migliorare ulteriormente l'armonizzazione, mantenendo condizioni di parità e garantendo livelli elevati di sicurezza della navigazione interna, soprattutto con l'introduzione di navi innovative e a basse emissioni.

2.2. Transizione verso il trasporto per vie navigabili interne a zero emissioni

Nonostante le sue prestazioni ambientali elevate rispetto ad altri modi di trasporto, è comunque fondamentale che il trasporto per vie navigabili interne intraprenda rapidamente un percorso che porti a zero emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 per rimanere competitivo e sostenibile. Ne sono interessati sia la flotta che le infrastrutture, compresi i porti e le loro operazioni.

2.2.1. Verso una flotta a zero emissioni

Vista la struttura delle età della flotta, saranno necessari notevoli investimenti per garantire che le navi soddisfino i requisiti ambientali, climatici e di sicurezza in linea con gli obiettivi più ambiziosi del Green Deal europeo. Tuttavia la predominanza di piccoli operatori-proprietari, la grande diversità di soluzioni di navigazione e di condizioni idromorfologiche presenti nelle vie navigabili interne dell'UE, la mancanza di combustibili alternativi a basse emissioni di carbonio pronti per la commercializzazione, nonché la difficile situazione economica, indicano che il settore è esposto a numerosi ostacoli in termini di investimenti e organizzazione per attuare soluzioni innovative a livello settoriale.

Il partenariato per il trasporto per vie navigabili a zero emissioni³³ di recente istituzione promuoverà la ricerca nella tecnologia per le navi a zero emissioni, nei sistemi di propulsione innovativi e nei combustibili sostenibili, anche in stretta collaborazione con l'alleanza europea delle batterie, l'alleanza europea per l'idrogeno pulito e l'alleanza per la catena del valore dei carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

Tuttavia l'ecologizzazione della flotta adibita alla navigazione interna dovrebbe essere promossa anche attraverso incentivi normativi e finanziari per garantire e accelerare l'introduzione di navi a zero emissioni a prezzi accessibili così come dei relativi combustibili e delle infrastrutture a basse emissioni di carbonio. Le soluzioni innovative dovrebbero inoltre promuovere la riduzione delle emissioni di inquinanti nell'aria e nell'acqua al fine di conseguire gli obiettivi del piano d'azione per l'inquinamento zero³⁴.

Oltre a garantire la piena attuazione del regolamento (UE) 2016/1628 relativo alle emissioni di inquinanti delle macchine mobili non stradali³⁵, **la Commissione valuterà la necessità di ulteriori misure legislative per promuovere l'adozione di navi a zero emissioni. Come primo passo, è necessaria una metodologia dell'UE concordata per l'indice energetico³⁶ al fine di monitorare e comunicare l'intensità di carbonio delle navi adibite alla navigazione interna³⁷.** In tal modo si contribuirà a definire gli obiettivi di riduzione dell'intensità di carbonio e a elaborare una tabella di marcia tecnologica³⁸ per l'introduzione della navigazione a zero emissioni entro il 2050.

³³ Bilancio di 530 milioni di EUR.

³⁴ Comunicazione della Commissione: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021) 400 final).

³⁵ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).

³⁶ In collaborazione con il partenariato per il trasporto per vie navigabili a zero emissioni di Orizzonte Europa e il progetto Platina III di Orizzonte 2020.

³⁷ Simile all'indice di efficienza energetica in materia di progettazione nell'ambito marittimo.

³⁸ Con l'azione di coordinamento e di sostegno Platina III di Orizzonte 2020 sarà elaborata una tabella di marcia tecnologica basata sulla tabella di marcia tecnologica della CCNR attualmente in fase di preparazione. Nell'ambito di Platina III (o di Orizzonte Europa) sarà inoltre proposta una metodologia relativa alla CO₂ per il settore.

Iniziativa faro 3: accelerare le procedure di certificazione per le navi innovative e a basse emissioni

La Commissione valuterà inoltre quale sia il modo migliore per agevolare e accelerare l'esecuzione in sicurezza di prove e la certificazione di navi innovative e a basse emissioni in occasione del riesame della direttiva (UE) 2016/1629. Nell'ambito di diversi programmi come Orizzonte Europa, MCE, LIFE o fondi regionali potrebbero essere presi in considerazione l'avvio di progetti pilota per l'esecuzione di prove su navi innovative e a basse emissioni al fine di sviluppare quadri normativi abilitanti e di sostegno.

Le opportunità finanziarie, in particolare per gli operatori più piccoli, dovrebbero essere agevolate dalle autorità pubbliche a livello regionale e nazionale, dalle commissioni fluviali, così come a livello di UE attraverso strumenti di finanziamento come il programma InvestEU o MCE³⁹. Inoltre potrebbero essere perseguite sinergie tra operatori di piccole dimensioni, ad esempio attraverso gli acquisti in comune, le azioni congiunte a favore dell'innovazione o un ulteriore consolidamento. Il ruolo dinamico della piattaforma relativa al trasporto per vie navigabili interne⁴⁰ sarà fondamentale in questo senso.

La Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sta attualmente coordinando gli studi che valutano le tecnologie per i combustibili alternativi per le navi adibite alla navigazione interna e gli strumenti finanziari più adeguati per sostenere tali tecnologie. La Commissione, tenendo conto di questi studi, valuterà a quali condizioni gli strumenti finanziari dell'UE possono sostenere i percorsi tecnologici che sono compatibili con gli obiettivi ambiziosi del Green Deal europeo.

La Commissione incoraggerà ulteriormente l'adozione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio tramite incentivi fiscali in occasione della revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. Tale direttiva riveduta promuoverà il passaggio a combustibili meno inquinanti nel trasporto per vie navigabili interne introducendo un'aliquota minima armonizzata a livello di UE per i combustibili utilizzati nel trasporto per vie navigabili interne in base alle loro prestazioni ambientali. Tale imposta incentiverà inoltre l'efficienza energetica.

La Commissione europea ha recentemente pubblicato dei modelli di orientamento in materia di aiuti di Stato per assistere gli Stati membri nella progettazione dei piani nazionali nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza⁴¹, fornendo orientamenti sul sostegno pubblico al trasporto per vie navigabili interne⁴². Inoltre, nell'ambito della revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie⁴³⁴⁴, la Commissione si propone di semplificare le norme di compatibilità esistenti in materia di aiuti per il coordinamento dei trasporti. In base all'attuale prassi riguardante le misure di aiuto che sostengono il trasferimento modale dalla strada verso modi di trasporto più sostenibili, la valutazione d'impatto esaminerà la possibilità di estendere **l'ambito di applicazione delle linee guida ferroviarie a tutti gli operatori del trasporto terrestre che possono**

³⁹ Le navi a zero emissioni sono ammissibili nell'ambito del programma di lavoro dell'MCE2 per il periodo 2021-2024.

⁴⁰ La piattaforma relativa al trasporto per vie navigabili interne è stata istituita dalla *European Barge Union* (Unione europea delle chiatte - EBU) e dall'Organizzazione europea dei capitani (*European Skipper's Organisation* - ESO) con fondi di riserva (regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile). Uno dei suoi obiettivi è quello di promuovere l'ecologizzazione del settore. La piattaforma è monitorata da Belgio, Germania, Francia, Paesi Bassi e Austria.

⁴¹ Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17).

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf.

⁴³ Comunicazione della Commissione — Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie ("linee guida ferroviarie"), (2008/C 184/07), (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

⁴⁴ I risultati del controllo dell'adeguatezza delle linee guida ferroviarie effettuato dalla Commissione nel 2019 e 2020 sono disponibili sul sito: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Pacchetto-2012-sulla-modernizzazione-degli-aiuti-di-Stato-orientamenti-in-materia-di-ferrovie-e-assicurazione-dei-crediti-allesportazione-a-breve-termine-controllo-delladeguatezza_it.

contribuire al trasferimento modale, compresi gli operatori della navigazione interna, nonché la possibilità di esentare dall'obbligo di notifica preventiva le misure di aiuto di Stato che comportano un rischio limitato di distorsione della concorrenza. Infine con la revisione della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia sarà presa in considerazione l'estensione dell'ambito di applicazione per includere, a determinate condizioni, gli aiuti al trasporto per vie navigabili interne, compreso l'acquisto e la locazione di navi ecologiche, gli interventi di adattamento delle navi, così come le infrastrutture di ricarica e rifornimento necessarie per l'esercizio di tali navi⁴⁵.

2.2.2. *Ecologizzazione dei porti e delle infrastrutture per la navigazione interna*

Le attività di trasporto per vie navigabili interne possono esercitare pressioni sugli ecosistemi acquatici, principalmente a causa delle modifiche dell'idromorfologia dei fiumi, della frammentazione degli ecosistemi, della perturbazione dei flussi ecologici o dell'inquinamento dell'acqua e dei sedimenti (ad esempio da scarichi illegali di rifiuti oleosi, sostanze pericolose o acque di scarico e rifiuti prodotti dalle navi nonché da acque di zavorra). Mentre l'efficienza dei porti è fondamentale per le prestazioni del trasporto per vie navigabili interne e per lo sviluppo socio-economico del loro entroterra, il traffico navale, le relative attività di movimentazione dei carichi e i collegamenti terrestri con l'entroterra che ne derivano possono avere un impatto negativo sull'ambiente e sulle persone che vivono nelle immediate vicinanze (ad esempio inquinamento e rumore).

Un approccio integrato è quindi essenziale nel valutare i futuri sviluppi delle infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne, tenendo conto delle esigenze di trasporto ma anche delle preoccupazioni ambientali e sociali, nonché delle molteplici funzioni delle vie navigabili e dei porti in termini di sviluppo economico regionale, approvvigionamento di acqua, produzione di energia e biodiversità.

Iniziativa faro 4: garantire che gli investimenti nel settore del trasporto per vie navigabili interne tengano conto degli obiettivi climatici e ambientali

Nel 2021 la Commissione europea adotterà orientamenti tecnici in materia di resistenza ai cambiamenti climatici per aiutare i promotori a prendere in considerazione gli obiettivi climatici e ambientali quando investono nelle infrastrutture di trasporto. Inoltre, nell'ambito di questo approccio integrato, lo strumento di supporto all'adattamento⁴⁶ può sostenere lo sviluppo di strategie e piani di adattamento ai cambiamenti climatici per le vie navigabili interne. La Commissione europea sostiene anche una migliore integrazione tra la direttiva quadro sulle acque e le politiche di navigazione, fornendo un sostegno alla pianificazione integrata delle vie navigabili interne e una migliore attuazione della legislazione ambientale.

Anche i porti interni costituiscono una parte essenziale della spina dorsale del trasporto dell'UE lungo la rete centrale transeuropea dei trasporti (TEN-T), poiché fungono da nodi logistici e di trasporto importanti nella catena di approvvigionamento e contribuiscono allo sviluppo socio-economico di tali regioni. I collegamenti con l'entroterra forniti dalla navigazione interna hanno consentito a molti dei maggiori porti marittimi dell'UE di diventare i poli logistici di oggi. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente evidenzia che i porti interni possiedono un grande potenziale di diventare nodi a zero emissioni, fungendo non solo da "interfacce di trasporto" ma da poli di mobilità sostenibile, dell'industria, di energia pulita e di sviluppo dell'economia circolare. A tal fine i porti dovranno identificare e attuare nuove soluzioni ecologiche e sostenibili, tra cui l'efficienza energetica, strategie

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_it.

⁴⁶ Climate-ADAPT: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>.

ambientali e strumenti di monitoraggio, che sostengano la transizione verso le energie rinnovabili e le operazioni a zero emissioni. Le migliori pratiche seguite dai porti più sostenibili dovrebbero diventare la norma e consentire forme di connettività più sostenibili. **La Commissione avvierà uno studio⁴⁷ sugli impatti che le attività portuali dei porti fluviali e marittimi selezionati possono avere sull'ambiente. Lo studio svilupperà e attuerà strumenti appositi, come i sistemi di gestione ambientale, nonché piani d'azione specifici per i porti, creando una base per l'avvio su vasta scala di una gestione e di operazioni portuali sostenibili dal punto di vista ambientale.**

La notevole diffusione di soluzioni di energia pulita e di combustibili alternativi sostenibili nei porti interni e lungo i corridoi principali della navigazione interna costituirà inoltre un elemento essenziale per rendere più ecologico il trasporto per vie navigabili interne. La relazione della Commissione relativa all'applicazione della direttiva 2014/94/UE⁴⁸ mostra che la diffusione dei combustibili alternativi lungo la rete centrale TEN-T per il trasporto per vie navigabili interne è molto limitata.

Iniziativa faro 5: sviluppare i porti interni come poli infrastrutturali multimodali per i combustibili alternativi

La Commissione proporrà una revisione della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (direttiva AFID)⁴⁹ nel 2021 con l'obiettivo di garantire che le necessarie infrastrutture di ricarica e di rifornimento per le navi a zero emissioni siano realizzate nei porti interni entro il 2030. Nell'ambito di tale revisione la Commissione valuterà come possa essere migliorata ulteriormente la qualità dell'aria nei porti, ad esempio rendendo disponibile l'alimentazione di energia elettrica da terra in modo che le navi possano spegnere i motori quando sono ormeggiate, il che avrà effetti positivi a catena sulla salute degli abitanti e dei lavoratori delle zone interessate. Essa esaminerà inoltre come i porti interni possano diventare poli infrastrutturali essenziali per i combustibili alternativi per diversi modi di trasporto. Per sostenere queste attività, **la Commissione chiederà anche all'organizzazione europea di normazione⁵⁰ di elaborare norme armonizzate relative a un'infrastruttura per i combustibili alternativi per i porti interni.**

Le azioni specifiche tramite l'MCE⁵¹, Orizzonte 2020⁵² e Orizzonte Europa⁵³ sosterranno inoltre approcci innovativi per rendere più ecologici i porti interni, compresa l'infrastruttura per i combustibili alternativi. Lo sviluppo di infrastrutture a zero emissioni si rifletterà anche nella revisione del regolamento TEN-T.

La Commissione valuterà inoltre la necessità di elaborare norme armonizzate riguardanti l'infrastruttura di raccolta dei rifiuti e lo scarico dei rifiuti in impianti di raccolta adeguati. Sebbene sia contemplato un sistema regionale relativo ai rifiuti nell'ambito della convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro dei rifiuti durante la navigazione sul Reno e sulle vie navigabili interne (CDNI)⁵⁴, non esistono norme armonizzate a livello di UE che impediscano l'inquinamento dell'acqua da parte delle navi. È inoltre in corso la ratifica della CDNI per quanto riguarda il divieto di degassificazione delle navi adibite alla navigazione interna per ridurre le emissioni di composti organici volatili. **Una valutazione della Commissione in merito alle esigenze potrebbe quindi affrontare anche la questione**

⁴⁷ Progetto pilota del Parlamento europeo – Promuovere la gestione sostenibile e lo sviluppo dei porti nel bacino Reno-Meno-Danubio.

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁵⁰ CEN/CENELEC e ETSI.

⁵¹ Inviti generali a presentare proposte e il meccanismo di finanziamento misto per i combustibili alternativi.

⁵² Invito a presentare proposte Green Ports (porti ecologici), tema 5.1.

⁵³ Destinazione 6: Trasporto sicuro e resiliente e servizi di mobilità intelligente per passeggeri e merci.

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/>.

dell'infrastruttura di degassificazione, che dovrebbe ricevere il sostegno di vari programmi di finanziamento dell'UE, in particolare dell'MCE.

Infine i porti interni sono spesso situati presso i centri urbani e sono fondamentali per la connettività intermodale della logistica urbana. Il trasporto per vie navigabili interne ha anche il potenziale di diventare una parte integrante del trasporto pubblico urbano in molte città, sostenendo la riduzione della congestione stradale. Entrambi gli aspetti saranno affrontati nel nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, un'iniziativa prevista per il 2021 e finalizzata, tra l'altro, alla pianificazione di una mobilità urbana più sostenibile, anche in relazione alla logistica urbana. La Commissione cercherà di favorire una migliore integrazione dei servizi di trasporto passeggeri per vie navigabili interne nei servizi di mobilità digitale multimodale, **considerando l'inclusione del trasporto per vie navigabili interne nell'ambito di applicazione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 relativo a servizi di informazione sulla mobilità multimodale⁵⁵** e nell'iniziativa che affronta le sfide di mercato per lo sviluppo dei servizi di mobilità digitale multimodale⁵⁶.

2.3. Trasporto per vie navigabili interne intelligente

È fondamentale che il settore del trasporto per vie navigabili interne resti al passo con gli sviluppi digitali per migliorare la competitività del settore e garantire che diventi una componente attiva di catene multimodali più ampie⁵⁷. Un'ulteriore digitalizzazione può svolgere un ruolo fondamentale nel migliorare l'efficienza e l'affidabilità della navigazione e della gestione del traffico grazie a una migliore integrazione del trasporto per vie navigabili interne nei processi logistici e nelle catene multimodali e alla riduzione degli oneri amministrativi e dei costi legati al rispetto e all'applicazione della legislazione⁵⁸.

Dal 2005 sono state adottate misure finalizzate a sostenere la diffusione dei servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) per consentire una gestione del trasporto e del traffico senza soluzione di continuità sulle vie navigabili interne europee⁵⁹. La direttiva RIS è stata uno dei principali motori della digitalizzazione nel settore del trasporto per vie navigabili interne attraverso l'introduzione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Dalla valutazione della direttiva 2005/44/CE relativa ai RIS⁶⁰ è emerso che quest'ultima ha dato un forte impulso alla normazione e all'armonizzazione dei servizi d'informazione fluviale in Europa e al miglioramento della sicurezza. Tuttavia la valutazione ha anche messo in evidenza che non è stata ancora raggiunta la piena armonizzazione e interoperabilità dei RIS, dato che gli Stati membri e i bacini idrografici stanno attuando i servizi a velocità diverse e che i dati variano in termini di qualità. 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 queste lacune a livello di armonizzazione e interoperabilità e di migliorare la disponibilità, il riutilizzo e l'interoperabilità dei dati in linea con la strategia europea per i dati⁶¹.

La revisione dei RIS deve anche prendere in considerazione le nuove esigenze derivanti dalle sfide emergenti e tenere conto delle trasformazioni digitali che stanno avvenendo nel settore⁶².

⁵⁵ Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1).

⁵⁶ Azione 37 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

⁵⁸ Documento di lavoro dei servizi della Commissione - *Digital Inland Navigation* (SWD(2018) 427 final).

⁵⁹ 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).

⁶⁰ Documento di lavoro dei servizi della Commissione - *Evaluation of the Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)* (SWD(2021) 50 final).

⁶¹ Una strategia europea per i dati (COM(2020) 66 final).

⁶² Piattaforme digitali per operatori navali, sistemi di informazione portuali, sincromodalità, gestione dei corridoi, navigazione intelligente e navi autonome adibite alla navigazione interna.

Ad esempio i RIS dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale come fonte di dati che alimenta il futuro spazio europeo di dati sulla mobilità⁶³, favorendo così l'integrazione del trasporto per vie navigabili interne nelle catene logistiche e di mobilità multimodali. Ciò significa che le specifiche tecniche dei RIS dovranno evolversi continuamente per garantire l'interoperabilità. La semplificazione dei cicli di revisione di queste specifiche tecniche nell'ambito del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI)⁶⁴ potrebbe agevolare l'evoluzione dei RIS verso la navigazione intelligente e l'interoperabilità con lo spazio dei dati sulla mobilità e di contribuire alla trasformazione digitale del settore alla luce degli sviluppi sincromodali⁶⁵ nel trasporto.

In questa ottica, **la Commissione ha iniziato i preparativi per una possibile revisione della direttiva RIS nel 2022. Al fine di completare la diffusione dei RIS entro il 2030, la Commissione invita inoltre gli Stati membri a proseguire l'attuazione di soluzioni intelligenti di gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna, con particolare attenzione alla gestione armonizzata dei corridoi basata sui RIS. Tale processo può essere sostenuto da un finanziamento continuo tramite il sostegno finanziario dell'MCE per istituire una struttura operativa permanente che offra un punto di accesso unico ai servizi di informazione sui corridoi basati sui RIS⁶⁶.**

Più in generale il settore ha bisogno di una visione integrata e tradotta in azione per la trasformazione digitale degli attuali processi e modelli di attività economiche legati al traffico e ai trasporti in modo da renderlo un interlocutore più autorevole nella catena di approvvigionamento sincromodale, ma anche per integrare tecnologie altamente innovative come il trasporto autonomo per vie navigabili interne, che si trova ancora nelle prime fasi di sviluppo a causa di problemi sia tecnici sia normativi.

Iniziativa faro 6: una tabella di marcia per la digitalizzazione e l'automazione del trasporto per vie navigabili interne

La Commissione agevolerà l'elaborazione di una visione olistica per la digitalizzazione e l'automazione del settore, individuando anche gli adeguamenti necessari ai regolamenti esistenti, grazie al contributo dei gruppi di esperti dello spazio digitale delle vie navigabili interne (*Digital Inland Waterway Area – DINA*)⁶⁷, di NAIADES⁶⁸ e del Forum per la logistica e il trasporto digitale (*Digital Transport and Logistics Forum – DTLF*)⁶⁹ e al sostegno del progetto Platina III di Orizzonte 2020 avviato nel gennaio 2021.

Sarà inoltre avviato un progetto di assistenza tecnica dell'MCE per sviluppare una più stretta cooperazione pubblico-privato nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne e agevolare l'attuazione di tale visione in tutti i bacini idrografici navigabili dell'UE.

La Commissione sosterrà anche lo sviluppo, la dimostrazione e la diffusione di concetti di navigazione olistica, intelligente e automatizzata attraverso Orizzonte Europa e l'MCE⁷⁰, concentrandosi sulle applicazioni più promettenti in termini di fattibilità e commercializzazione nonché di benefici ambientali. Ad esempio attraverso Orizzonte Europa

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>.

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/en/about-cesni/>.

⁶⁵ Sincronizzazione dei servizi intermodali tra i modi di trasporto e con gli spedizionieri che presentano velocità e tempi di consegna diversi (indicata come sincromodalità), allineando le attrezzature e i servizi nei corridoi e nei poli e integrandoli nelle reti. *Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe*, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79.

⁶⁶ Assistenza tecnica dell'MCE2 a partire dal 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=it>.

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=it>.

⁶⁹ Forum per la logistica e il trasporto digitale, <https://www.dtlf.eu/>.

⁷⁰ Conformemente alle disposizioni dei rispettivi regolamenti.

la Commissione sosterrà lo sviluppo di un servizio circolare, autonomo di feederaggio adeguato a specifiche applicazioni commerciali e che possa fornire un servizio integrato, affidabile, resiliente, prevedibile e completamente automatizzato, dando priorità all'azzeramento delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti⁷¹.

2.4. **Posti di lavoro più interessanti e sostenibili nel trasporto per vie navigabili interne**

Sulle navi adibite alla navigazione interna lavorano circa 44 000 persone, di cui il 60 % nel trasporto merci e il 40 % nel trasporto passeggeri. Al pari di altri modi di trasporto, il settore del trasporto per vie navigabili interne risente di una mancanza di attrattiva, in particolare per i giovani e le donne. Le condizioni di lavoro atipiche e la mancanza di informazioni sembrano figurare tra le cause principali⁷².

La Commissione sosterrà la raccolta e la diffusione di informazioni con cadenza periodica in merito alla struttura del mercato del lavoro tramite l'osservatorio del mercato del trasporto per vie navigabili interne⁷³. Tali informazioni hanno lo scopo di aiutare gli Stati membri ad adottare le misure pertinenti per contrastare la mancanza di personale qualificato nel settore e nelle rispettive amministrazioni e incoraggiare un maggior numero di giovani e donne a conseguire una qualifica professionale nel settore della navigazione interna⁷⁴.

La natura transfrontaliera di molti contratti di lavoro nel settore può inoltre rendere difficile sia alle imprese che ai lavoratori identificare il diritto del lavoro e le norme di sicurezza sociale applicabili. La complessità e la molteplicità delle norme, combinate alle discrepanze nell'attuazione e a un'applicazione inefficace, possono dar luogo a pratiche di lavoro precarie. Oltre a chiarire le norme applicabili al trasporto per vie navigabili interne, è necessario valutare il quadro giuridico di tale settore, in particolare l'applicazione delle norme sull'orario di lavoro, la legislazione sulla sicurezza sociale⁷⁵ e sul distacco, ed esaminare il modo in cui le norme sono effettivamente applicate dagli Stati membri. In questo contesto occorre riflettere sulle modalità da adottare per conseguire una maggiore armonizzazione dei concetti fondamentali che contribuiscono a garantire che si instauri un legame autentico tra il proprietario/operatore dell'impresa e i diritti dei lavoratori. **La Commissione effettuerà quindi un controllo dell'adeguatezza dell'accesso al mercato per valutare i quadri giuridici dell'UE in materia di sicurezza sociale⁷⁶ e di distacco⁷⁷ del settore ed esaminerà i modi in cui sostenere gli Stati membri nell'applicazione della legislazione pertinente e nel miglioramento dello scambio di informazioni tra le autorità preposte all'applicazione della legge.**

Per garantire una navigazione sicura gli operatori transfrontalieri devono inoltre soddisfare diversi requisiti. Gli attuali requisiti nazionali relativi all'equipaggio sono stati elaborati per la flotta della generazione precedente e non tengono conto delle nuove tecnologie e delle

⁷¹ Essenziale per le navi a zero emissioni poiché l'autonomia è inferiore rispetto a quella delle navi diesel.

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_it.

⁷³ Osservatorio del mercato dell'UE: <https://inland-navigation-market.org/>.

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814&lang=it>.

⁷⁵ L'ambito della valutazione è limitato all'accordo in deroga relativo alla determinazione della normativa applicabile ai battellieri del Reno concluso sulla base dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 883/2004 relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale.

⁷⁶ L'ambito della valutazione è limitato all'accordo in deroga relativo alla determinazione della normativa applicabile ai battellieri del Reno concluso sulla base dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 883/2004 relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale.

⁷⁷ La direttiva relativa al distacco dei lavoratori (96/71/CE) e la direttiva concernente la sua applicazione (2014/67/UE).

pratiche di lavoro che modificano il carico di lavoro a bordo. Il settore ha bisogno⁷⁸ di un quadro giuridico lungimirante e flessibile a livello di UE che stabilisca requisiti relativi all'equipaggio sostenuti da una capacità di controllo digitale affidabile e in tempo reale. Tali strumenti digitali potrebbero essere anche utilizzati per verificare il rispetto della direttiva 2014/112/UE⁷⁹ che stabilisce le disposizioni relative all'orario di lavoro per i dipendenti del settore del trasporto per vie navigabili interne. Questi strumenti digitali di bordo per la registrazione e lo scambio di informazioni sull'equipaggio e sulle navi potrebbero allo stesso tempo migliorare il funzionamento del mercato del trasporto per vie navigabili interne, ridurre al minimo gli oneri amministrativi e favorire l'adozione e l'accettazione di soluzioni/documenti elettronici.

Iniziativa faro 7: norme dell'UE intelligenti e flessibili in materia di equipaggio

La Commissione valuterà la necessità di adottare iniziative legislative riguardanti gli strumenti digitali di bordo per la registrazione e lo scambio di informazioni sull'equipaggio e sulle navi, così come sui requisiti relativi all'equipaggio, per garantire una migliore armonizzazione a livello di UE.

La forza lavoro attuale e futura deve ricevere le competenze adeguate per affrontare le questioni legate alla transizione verde e digitale, alla cibersicurezza, alla sincromodalità e all'automazione delle navi e delle infrastrutture. È necessario elaborare politiche finalizzate all'apprendimento permanente per far sì che le nuove tecnologie possano essere introdotte in modo armonico e sicuro. La digitalizzazione e l'automazione del settore potrebbero inoltre creare nuove opportunità per le donne. Per produrre risultati innovativi o scambiare le migliori pratiche, si dovrebbe incoraggiare la partecipazione a programmi di scambio transnazionali e lo sviluppo della cooperazione settoriale in materia di competenze.

La Commissione incoraggia quindi gli Stati membri e il settore a impegnarsi nel dialogo sociale settoriale europeo per contribuire all'attuazione dell'agenda per le competenze per l'Europa⁸⁰ per la competitività sostenibile, l'equità sociale, le pari opportunità e la resilienza, in particolare elaborando una strategia di apprendimento permanente e partecipando attivamente alla settimana europea della formazione professionale. Essa incaricherà inoltre il CESNI di predisporre norme sulle competenze per quanto riguarda le operazioni con combustibili alternativi e l'esercizio ecologico ed efficiente delle navi (eco-navigazione).

Nell'ambito delle politiche pertinenti delineate nella presente comunicazione, la Commissione continuerà a cooperare con le parti sociali, in particolare attraverso un dialogo mirato in seno al comitato per il dialogo sociale settoriale sul trasporto per vie navigabili interne.

3. FINANZIAMENTO

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente riconosce la necessità di migliorare l'accesso del settore ai finanziamenti. Si stima che solo per completare la rete centrale TEN-T per le vie navigabili interne saranno necessari circa 27 miliardi di EUR⁸¹. Tuttavia una delle sfide fondamentali per la modernizzazione del settore sarà quella di aumentare il sostegno finanziario per la transizione verso una flotta a zero emissioni.

Iniziativa faro 8: sostenere il settore e gli Stati membri nella transizione verso navi a zero emissioni

⁷⁸ EBU, ESO, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e Aquapol.

⁷⁹ Direttiva 2014/112/UE del Consiglio, del 19 dicembre 2014, che attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&langId=it>.

⁸¹ Stima effettuata nei piani di lavoro dei coordinatori europei per i corridoi.

Per rispondere a questa sfida, si proporrà di fornire sostegno per l'introduzione iniziale di navi a zero emissioni e le relative infrastrutture di ricarica/rifornimento nell'ambito del meccanismo di finanziamento misto per i combustibili alternativi e del programma di lavoro 2021-2023 del meccanismo per collegare l'Europa 2. Ove possibile, il finanziamento nell'ambito dell'MCE 2 potrebbe essere combinato con altre fonti di finanziamento per accrescere l'impatto. Inoltre **la Commissione agevolerà⁸² gli sforzi dei portatori di interessi e degli Stati membri volti a istituire un fondo che integri gli strumenti finanziari nazionali e dell'UE per l'introduzione di navi a zero emissioni⁸³**. Il punto fondamentale è assicurare, per quanto possibile, che gli operatori delle navi più piccole possano raggruppare i loro progetti per ricevere condizioni di finanziamento interessanti.

Il dispositivo per la ripresa e la resilienza⁸⁴ dispone di un bilancio totale di 672,5 miliardi di EUR e può beneficiare tutti i settori dell'economia dell'UE, compreso il trasporto per vie navigabili interne. Anche il trasporto per vie navigabili interne è stato profondamente colpito dalla crisi COVID-19. Pertanto la Commissione ha sostenuto gli Stati membri che hanno incluso investimenti a favore del trasporto per vie navigabili interne a zero emissioni nei loro piani per la ripresa e la resilienza.

Per il periodo 2021-2027 il meccanismo per collegare l'Europa disporrà di un bilancio di 21,8 miliardi di EUR per sostenere il completamento di una rete TEN-T interconnessa, multimodale, sostenibile, interoperabile, intelligente, sicura e protetta, il che rafforzerà la coesione sociale, economica, ambientale e territoriale nell'Unione⁸⁵. Il programma inciderà sulla modernizzazione dell'infrastruttura TEN-T delle vie navigabili interne, ad esempio sostenendo la diffusione dei RIS, una rete di infrastrutture per combustibili alternativi o piattaforme multimodali nei porti interni lungo la rete TEN-T.

InvestEU e in particolare il suo ambito di intervento relativo alle infrastrutture sostenibili, che dispongono di una garanzia di 26,2 miliardi di EUR, beneficeranno anche il settore del trasporto per vie navigabili interne, compresi gli operatori delle PMI, incoraggiando gli investimenti privati in infrastrutture di trasporto sostenibile e in navi a zero emissioni. Il rafforzamento del fondo per l'innovazione derivante dalla revisione del sistema di scambio di quote di emissione incentiverà ulteriormente l'innovazione e la ricerca nel trasporto per vie navigabili, così come l'introduzione di navi a zero emissioni. Allo stesso modo il programma LIFE continuerà a offrire opportunità di finanziamento nelle vie navigabili interne, concentrandosi principalmente sulla qualità dell'aria e dell'acqua⁸⁶, sulla biodiversità e sul miglioramento dell'efficienza delle risorse. Infine il programma Orizzonte Europa continuerà a promuovere progetti innovativi relativi alle flotte e alle infrastrutture del trasporto per vie navigabili interne a sostegno della digitalizzazione e della decarbonizzazione.

Infine l'atto delegato relativo agli aspetti climatici della tassonomia UE⁸⁷ riconosce il potenziale dei modi di trasporto a basse emissioni di carbonio, come le vie navigabili interne, di contribuire al trasferimento modale. La Commissione stabilirà quindi i pertinenti criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni che consentono all'infrastruttura globale della

⁸² Azione di coordinamento e di sostegno Platina III di Orizzonte 2020.

⁸³ Ad esempio qualsiasi iniziativa degli Stati membri interessati volta a utilizzare i fondi di riserva creati ai sensi del regolamento (UE) 718/1999 relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile (modificato dal regolamento (UE) 546/2014).

⁸⁴ Gli Stati membri dell'UE e il Parlamento europeo hanno adottato un pacchetto per la ripresa senza precedenti volto a rilanciare l'economia europea. Esso include un pacchetto di 1 100 miliardi di EUR per il nuovo periodo di programmazione, nonché 750 miliardi di EUR destinati a un nuovo strumento per la ripresa, NextGenerationEU. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza costituirà il pilastro centrale di NextGenerationEU.

⁸⁵ È stata sviluppata una metodologia di tracciabilità per il contributo dell'MCE/della TEN-T a favore dell'aria pulita, in base alla quale al modo di trasporto navigazione interna viene assegnato un marcatore di Rio del 40 %.

⁸⁶ Nell'ambito del programma LIFE sarà possibile realizzare progetti pilota e dimostrativi riguardanti navi conformi al regolamento (UE) 2016/1628 adibite al trasporto per vie navigabili interne, poiché la qualità dell'aria sarà un tema prioritario del sottoprogramma Ambiente di LIFE per il periodo 2021-2027.

⁸⁷ Considerando 34 dell'atto delegato relativo agli aspetti climatici della tassonomia dell'UE.

navigazione interna di contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici, al fine di orientare gli operatori del mercato nelle loro decisioni di investimento.

4. GOVERNANCE

Le principali strutture di governance pertinenti per il settore del trasporto per vie navigabili interne dell'UE sono l'Unione europea, la CCNR⁸⁸, la Commissione del Danubio⁸⁹ e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE)⁹⁰. Le commissioni fluviali internazionali, come la CCNR o la Commissione del Danubio, hanno consentito per più di cento anni la libera navigazione nei loro rispettivi bacini, anche ai paesi non appartenenti all'UE⁹¹.

Questa struttura di governance è complessa e la sua semplificazione potrebbe dar luogo a un'ulteriore armonizzazione delle politiche dell'UE e ridurre gli oneri amministrativi a livello dell'UE e degli Stati membri, aumentando così l'efficienza del settore. **La Commissione europea continuerà a collaborare con la CCNR, la Commissione del Danubio e il segretariato permanente della Comunità dei trasporti per garantire, ove opportuno, il coordinamento tra le politiche dell'UE e le politiche di queste organizzazioni internazionali e a indicare le possibilità di sostegno attraverso l'MCE.**

Il Comitato europeo per l'elaborazione di norme comuni nel settore della navigazione interna (CESNI)⁹², istituito nel 2015, ha apportato il proprio contributo al mercato interno attraverso lo sviluppo di norme tecniche per le navi e l'equipaggio. **Mentre il CESNI continuerà a sviluppare norme tecniche**, i diversi gruppi di esperti degli Stati membri e dei portatori di interessi che la Commissione ha istituito nel 2017 dovrebbero ulteriormente affrontare e migliorare il quadro di governance.

La Commissione continuerà a sostenere il CESNI attraverso il meccanismo per collegare l'Europa al fine di sviluppare norme tecniche armonizzate dell'UE per il trasporto per vie navigabili interne.

Infine una delle sei priorità⁹³ dell'attuale Commissione è "Un'Europa più forte nel mondo". La Commissione continuerà quindi a cooperare con i principali partner e vicini per migliorare i collegamenti in termini di connettività, aprire nuove opportunità di mercato e promuovere norme relative a un livello elevato di sicurezza attraverso le organizzazioni internazionali. La cooperazione e il coordinamento con i paesi dei Balcani occidentali attraverso la Comunità dei trasporti, così come con l'Ucraina e la Moldova, è importante per l'attuazione di questo programma e in particolare nel contesto del mercato comune regionale.

⁸⁸ La CCNR rappresenta la più antica cooperazione macroregionale per la navigazione interna in Europa. Essa decide in merito ai regolamenti vincolanti per la navigazione sul Reno e i suoi Stati membri sono Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi e Svizzera, <https://ccr-zkr.org/>. La Commissione del Danubio e 11 Stati (Austria, Bulgaria, Cechia, Lussemburgo, Polonia, Regno Unito, Romania, Serbia, Slovacchia, Ucraina e Ungheria) hanno lo status di osservatore presso la CCNR.

⁸⁹ La Commissione del Danubio formula raccomandazioni per garantire la sicurezza della navigazione e il rispetto dei principi della convenzione di Belgrado intesa a garantire un passaggio libero e privo costi sul Danubio a tutti gli operatori. I membri della Commissione del Danubio sono Austria, Bulgaria, Croazia, Germania, Moldova, Romania, Russia, Serbia, Slovacchia, Ucraina e Ungheria. La Commissione europea partecipa come osservatore. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>.

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>.

⁹¹ La Svizzera per la CCNR; Moldova, Russia, Serbia e Ucraina per la Commissione del Danubio.

⁹² I suoi membri sono i membri della CCNR, gli Stati membri dell'UE, altri rappresentanti di organizzazioni internazionali e i portatori di interessi nel settore della navigazione interna in Europa.

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_it.

5. CONCLUSIONI

Il Green Deal europeo e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente definiscono chiaramente gli obiettivi per accrescere il ruolo del trasporto per vie navigabili interne e per rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, in linea con gli obiettivi dell'UE in materia di neutralità climatica e inquinamento zero. L'ambizione di aumentare in modo sostanziale la quota del trasporto merci interno effettuato attraverso le vie navigabili interne e di incrementare notevolmente la capacità delle vie navigabili interne nei prossimi anni richiede azioni decisive che implicano una trasformazione fondamentale del settore. NAIADES III delinea un percorso per consentire tale trasformazione, realizzando le ambizioni relative alla transizione verde e digitale del settore, offrendo al contempo posti di lavoro interessanti e sostenibili. La Commissione continuerà la sua stretta collaborazione con gli Stati membri, i portatori di interessi e le organizzazioni internazionali attivi nel settore del trasporto per vie navigabili interne al fine di raggiungere questi obiettivi ambiziosi, ma fondamentali, per il settore e di contribuire alla sua redditività, crescita e resilienza a lungo termine.

ALLEGATO: PIANO D'AZIONE

TRASFERIMENTO DI UNA QUOTA PIÙ ELEVATA DEL TRASPORTO MERCI ALLE VIE NAVIGABILI INTERNE	
1. Sostegno costante alle infrastrutture innovative e alla loro realizzazione attraverso Orizzonte Europa e l'MCE	dal 2021
2. Revisione del regolamento TEN-T - Requisiti relativi al trasporto per vie navigabili interne e ruolo dei coordinatori	2021
3. Diffusione di sistemi operativi e informativi digitali interdisciplinari per la gestione delle acque e delle vie navigabili attraverso l'MCE	dal 2022
4. Piano/piani di emergenza in caso di crisi nel settore dei trasporti	2022
5. Riesame del quadro normativo per il trasporto intermodale, compresa la direttiva sui trasporti combinati	2022
6. Formulazione di orientamenti rivolti agli operatori e alle piattaforme per informare gli utenti in merito all'impronta di carbonio delle loro consegne e offrire loro scelte di consegna sostenibili	2023
7. Riesame della legislazione relativa all'accesso al mercato nel settore del trasporto per vie navigabili interne	2022
8. Valutazione della direttiva (UE) 2016/1629 sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna	2022
VERSO IL TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE A ZERO EMISSIONI	
9. Azioni specifiche derivanti dalla missione Oceani, mari, acque costiere e interne in buona salute e dal partenariato per il trasporto per vie navigabili a zero emissioni/partenariato per l'idrogeno pulito	dal 2021
10. Sostegno all'introduzione di navi adibite alla navigazione interna a zero emissioni attraverso l'MCE	dal 2021
11. Agevolazione dell'elaborazione di una metodologia dell'indice energetico dell'UE per valutare i livelli di intensità di carbonio delle navi adibite alla navigazione interna, attraverso il progetto Platina III di Orizzonte 2020	2022
12. Valutazione della procedura relativa alla concessione di deroghe nel contesto della direttiva (UE) 2016/1629 per incoraggiare la navigazione di navi a zero emissioni sulle vie navigabili dell'UE	2023
13. Analisi per valutare la necessità di misure per la promozione di navi a basse/zero emissioni di carbonio	2025
14. Revisione delle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie - possibile inclusione del trasporto per vie navigabili interne e possibile esenzione per categoria degli aiuti per il coordinamento dei trasporti	dal 2021 al 2023
15. Revisione della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia nonché del quadro per gli aiuti di Stato alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione	2021
16. Documento tecnico di orientamento in materia di resistenza ai cambiamenti climatici per le infrastrutture nel periodo 2021-2027	2021
17. Studio per sostenere l'ecologizzazione dei porti interni	2021
18. Revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e definizione di un piano di attuazione con opportunità e requisiti di finanziamento	2021
19. Richiesta all'organizzazione europea di normazione di elaborare norme armonizzate relative a un'infrastruttura per i combustibili alternativi per le vie navigabili e i porti interni	2021

20. Sostegno costante alle infrastrutture innovative e per i combustibili alternativi e alla loro realizzazione attraverso Orizzonte Europa e l'MCE	dal 2021
21. Valutazione delle esigenze dell'infrastruttura di raccolta dei rifiuti e degli impianti di degassificazione	2024
22. Revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 relativo ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale con l'inclusione del trasporto per vie navigabili interne	2022
TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE INTELLIGENTE	
23. Revisione della direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale	2022
24. Assistenza tecnica per una struttura operativa permanente che offra un punto di accesso unico per la fornitura di servizi di informazione sui corridoi basati sui RIS	2024
25. Visione integrata e tradotta in azione per la trasformazione digitale degli attuali processi e modelli di attività economiche legati al traffico e ai trasporti nel settore	2023
26. Progetto di assistenza tecnica dell'MCE per rafforzare la cooperazione pubblico-privato nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne e agevolare l'attuazione della visione per la digitalizzazione	2023
27. Agevolazione dello sviluppo, della dimostrazione e della diffusione dei concetti di navigazione olistica e intelligente per l'integrazione digitale del trasporto per vie navigabili interne nella catena di approvvigionamento sincromodale, compresi i RIS, attraverso Orizzonte Europa e l'MCE	dal 2022
VERSO POSTI DI LAVORO PIÙ INTERESSANTI E SOSTENIBILI NEL TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE	
28. Informazioni periodiche sulla struttura del mercato del lavoro tramite l'osservatorio del mercato del trasporto per vie navigabili interne	dal 2022
29. Valutazione della legislazione sociale nell'ambito del controllo dell'adeguatezza dell'accesso al mercato	2023
30. Proposta di misure riguardanti gli strumenti digitali per la registrazione e lo scambio di informazioni sull'equipaggio e sulle navi adibite alla navigazione interna	2021
31. Proposta di misure sui requisiti dell'UE relativi all'equipaggio per la navigazione interna	2024
32. Richiesta di sviluppare norme sulle competenze per quanto riguarda le operazioni con combustibili alternativi e l'esercizio ecologico ed efficiente delle navi (eco-navigazione)	2022
FINANZIAMENTO	
33. Agevolazione degli sforzi dei portatori di interessi e degli Stati membri per istituire un fondo che integri gli strumenti finanziari nazionali e dell'UE	2024
GOVERNANCE	
34. Sostegno al CESNI attraverso l'assistenza tecnica dell'MCE al fine di sviluppare norme tecniche per il trasporto per vie navigabili interne	2022
35. Sostegno alla CCNR e alla Commissione del Danubio per garantire, ove opportuno, il coordinamento tra le politiche dell'UE e le politiche delle rispettive organizzazioni internazionali	dal 2022