DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 1993

in merito alla richiesta presentata dalla Spagna affinché la Commissione adotti una proroga delle misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)

(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)

(93/396/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio maritimo) [1], in particolare l'articolo 5, che stabilisce in quali circostanze uno Stato membro può chiedere che la Commissione adotti misure di salvaguardia in caso di grave perturbazione del mercato interno dei trasporti dovuta alla liberalizzazione del cabotaggio o in caso di emergenza,

considerando che il 17 febbraio 1993 la Commissione ha adottato la decisione 93/125/CEE [2] in merito alla richiesta presentata dalla Spagna alla Commissione perché adottasse misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3577/92, con la quale si concedeva alla Spagna un'esclusione della sua regione continentale dal campo di applicazione del suddetto regolamento, fatta eccezione per i servizi di adduzione o « feederaggio », della durata di sei mesi con scadenza il 17 agosto 1993;

considerando in particolare, che l'articolo 5 della decisione 93/125/CEE stabiliva che sarebbero stati nominati due esperti indipendenti, l'uno dalla Commissione e l'altro dalle autorità spagnole, incaricati di preparare uno studio congiunto sul possibile impatto economico della liberalizzazione del cabotaggio continentale sul settore spagnolo del trasporto marittimo, sulla base del quale la Commissione avrebbe riesaminato la situazione, a richiesta della Spagna;

considerando che, conformemente alla suddetta disposizione, uno studio è stato presentato alla Commissione il 14 giugno 1993;

considerando che il 21 giugno 1993 la Spagna ha formalmente chiesto alla Commissione di prorogare le misure di salvaguardia negli stessi termini per un ulteriore periodo di sei mesi a decorrere dal 17 agosto 1993;

considerando che il 24 giugno 1993 la Commissione ha organizzato una riunione per consultare gli altri Stati membri in merito a tale richiesta, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1 del suddetto regolamento;

considerando che sulla base di un'analisi della struttura del traffico si è deciso, ai fini dello studio, di proseguire l'analisi dell'impatto della liberalizzazione del cabotaggio segmentando il relativo mercato per tipo di nave e di traffico anziché per area geografica, poiché gli effetti della liberalizzazione saranno geograficamente uniformi;

considerando che ciascuno degli otto settori in cui è stato suddiviso il mercato del cabotaggio (servizi di approvvigionamento, trasporto di cemento o di clinker alla rinfusa in trasportatrici speciali, trasporto in navi frigorifere, servizi di trasporto RO/RO, trasporto di merci generiche in container, trasporto di rinfusa generiche da frazionare, trasporto di rinfuse secce e trasporto di prodotti chimici in navi cisterna specializzate) è stato analizzato sotto il profilo del previsto impatto dell'immediata liberalizzazione sulla sua posizione concorrenziale a livello internazionale e del previsto impatto della proroga della deroga;

considerando che lo studio ha dimostrato la posizione concorrenziale relativamente sfavorevole della flotta di cabotaggio spagnola alle condizioni del registro ordinario spagnolo e alle attuali condizioni del registro speciale delle isole Canarie, rispetto a concorrenti esteri rappresentativi;

considerando che il decreto reale che autorizza l'iscrizione di navi e di compagnie operanti nel traffico di cabotaggio nel registro speciale delle Isole Canarie è stato approvato l'11 giugno 1993, ed entrerà in vigore il 1° luglio 1993, comportando nella fase iniziale un'ampia riorganizzazione della manodopera con conseguenti spese in considerazione delle nuove norme in materia di composizione degli equipaggi;

considerando che le nuove disposizioni sulla consistenza dell'equipaggio e sulla maggiore flessibilità per quanto riguarda i requisiti di nazionalità del medesimo (gli stessi introdotti dalla legge sui porti e sulla marina mercantile del 25 novembre 1992 per il registro speciale delle Isole Canarie) ancora devono essere attuate;

considerando che i benefici in termini fiscali e di sicurezza sociale per gli armatori e per le navi iscritte nel registro speciale delle Isole Canarie non saranno introdotti finché non sarà adottata la legge sul regime economico e fiscale per le Isole Canarie;

[1] GU n. L 364 del 12. 12. 1992, pag. 7.
[2] GU n. L 49 del 27. 2. 1993, pag. 88.

considerando che, dopo la piena attuazione del registro speciale delle Isole Canarie, si prevede una notevole riduzione dei costi di esercizio delle navi in esso iscritte;

considerando che, di conseguenza, l'iscrizione nel registro speciale delle Isole Canarie procurerà solo una parte dei vantaggi attesi dagli armatori spagnoli nel breve termine, vale a dire entro il periodo di sei mesi che al massimo potrebbe essere ancora concesso secondo il meccanismo di salvaguardia di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92;

considerando che lo studio ha dimostrato tuttavia che per cinque degli otto settori di cabotaggio (servizi di approvvigionamento, trasporto di cemento o di clinker alla rinfusa in trasportatrici speciali, trasporto in navi frigorifere, servizi di trasporto RO/RO e trasporto di merci generiche in container) non si prevede che l'immediata liberalizzazione a decorrere dalla data di scadenza dell'esclusione temporanea (17 agosto 1993) debba provocare gravi perturbazioni;

considerando che lo studio ha dimostrato inoltre che per gli altri tre settori di cabotaggio, vale a dire trasporto di rinfuse generiche da frazionare, trasporto di rinfuse secche (ad eccezione del trasporto di cemento o di clinker alla rinfusa in trasportatrici speciali) e trasporto di prodotti chimici in navi cisterna specializzate, una grave perturbazione può derivare dall'immediata liberalizzazione, in particolare data la posizione geografica della Spagna quale punto di passaggio tra il Mediterraneo e l'Atlantico e quale mercato interessante per il cabotaggio consecutivo, che potrebbe essere effettuato a tariffe di nolo marginali da altri operatori CEE;

considerando che i dati di cui dispone la Commissione provano che in Spagna vi è stata una diminuzione della domanda di servizi di cabotaggio continentale in due dei tre settori summenzionati e che, in particolare, tale diminuzione, tra il 1985 e il 1989, è stata del 37,6 % per il trasporto di rinfuse generiche da frazionare e il trasporto di rinfuse secche, mentre nello stesso periodo si è registrato un leggero aumento della domanda, pari al 3,7 %, per il settore dei prodotti chimici;

considerando che la concomitanza del calo della domanda e delle tariffe offerte da altri armatori comunitari che entrano nel mercato spagnolo provocherà un'eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda in tali settori;

considerando, in particolare, che gli armatori operanti nei tre settori summenzionati, che rappresentano il 50 % del numero totale degli armatori spagnoli impegnati nel cabotaggio continentale, verrebbero danneggiati da un'immediata liberalizzazione;

considerando che tale percentuale rappresenta un notevole numero di armatori operanti nel settore del cabotaggio continentale;

considerando che la situazione finanziaria di tali armatori dimostra come essi dipendano dai servizi di cabotaggio continentale e come i loro margini di profitto siano diminuiti nel corso degli anni;

considerando che l'immediata liberalizzazione dei tre settori summenzionati metterà a repentaglio la stabilità finanziaria di detti armatori e avrà come onseguenza la scomparsa di molti di loro da tali mercati;

considerando che si prevede che la situazione concorrenziale degli armatori spagnoli nei tre settori interessati migliorerà non appena l'iscrizione nel registro speciale delle Isole Canarie avrà prodotto i benefici ricercati;

considerando che il trasporto di merci da un porto di un altro Stato membro o di un paese terzo verso un porto della regione continentale spagnola in cui tali merci sono trasbordate su una nave della stessa compagnia per essere inoltrate verso altri porti della regione continentale spagnola o vicerversa (servizi di adduzione o « feederaggio ») non dovrebbe invece beneficiare di alcuna deroga in tal senso, per non ostacolare lo svolgimento ottimale dei servizi d'alto mare da parte di vettori comunitari tra la Spagna e altri paesi e dovrebbe essere totalmente libero per gli armatori degli altri Stati membri definiti ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3577/92;

considerando che, qualora non sia disponibile alcuna nave spagnola per svolgere servizi di cabotaggio continentale, la possibilità che tali servizi siano effettuati da navi di altri Stati membri non può causare alcuna grave perturbazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I seguenti servizi di trasporto marittimo svolti nella regione continentale spagnola sono esclusi dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 per un periodo di sei mesi a decorrere dal 17 agosto 1993: trasporto di rinfuse generiche da frazionare, trasporto di rinfuse secche (ad eccezione del trasporto di cemento o di clinker in trasportatrici speciali) e trasporto di prodotti chimici in navi cisterna specializzate.

Articolo 2

Gli altri traffici di cabotaggio continentale, esclusi quelli di cui all'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 3577/92 che sono soggetti a speciali deroghe, sono liberalizzati a decorrere dal 17 agosto 1993.

Articolo 3

L'esclusione di cui all'articolo 1 non si applica ai servizi di adduzione o « feederaggio ».

Articolo 4

Qualora in un determinato momento non sia disponibile alcuna nave spagnola per soddisfare la domanda di servizi di trasporto di cabotaggio continentale, le autorità spagnole consentono alle navi di altri Stati membri di offrire tali servizi.

Articolo 5

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 1993.

Per la Commissione

Abel MATUTES

Membro della Commissione