COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.05.1995
COM(95) 199 def.

95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

COMUNICAZIONE RELATIVA AD UNA POLITICA COMUNE CONCERNENTE L'ORGANIZZAZIONE DEL MERCATO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA E RELATIVE MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO

Proposta di
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità.

Proposta di
REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO
che modifica il regolamento (CEE) n. 1101/89 relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna.

Proposta di
REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO
che modifica il regolamento (CEE) n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

(presentate dalla Commissione al Consiglio)

COMUNICAZIONE RELATIVA AD UNA POLITICA COMUNE CONCERNENTE L'ORGANIZZAZIONE DEL MERCATO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA E RELATIVE MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO

1.INTRODUZIONE

1. In occasione dell'adozione da parte del Consiglio del regolamento (CEE) n. 3921/91, del 16 dicembre 1991, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci o di persone per via navigabile in uno Stato membro (cabotaggio)[1] la Commissione, su richiesta del Consiglio, si era impegnata ad esaminare la situazione, alla luce del diritto comunitario, dei sistemi di "turno" e dei prezzi determinati dallo Stato vigenti in Belgio, in Francia e nei Paesi Bassi ed a presentargli una relazione in proposito. Per questa analisi, la Commissione ha preferito attendere le sentenze della Corte di giustizia sul regime di determinazione dei prezzi relativi al traffico su strada in Germania, che sono state pronunciate il 17 novembre 1993[2].

2. Sulla base delle sentenze della Corte di giustizia, la Commissione, nella sua relazione al Consiglio "sull'organizzazione del mercato della navigazione interna ed i sistemi di nolo a turno"[3], conferma l'incompatibilità dei turni organizzati dagli operatori del settore con le regole di concorrenza. Tuttavia, trattandosi di sistemi di turno regolamentati dagli Stati, le autorità nazionali hanno la possibilità di imporre determinati prezzi di trasporto e condizioni per il funzionamento come strumenti per la regolamentazione del mercato, purché siano rispettate talune condizioni.

3. La questione del turno non deve tuttavia essere esaminata unicamente sotto il profilo del diritto della concorrenza, ma anche sotto il profilo globale del mercato della navigazione interna. La realizzazione del mercato interno nel settore della navigazione interna consente ai trasportatori dell'Unione europea di avere in una prima fase libero accesso alla totalità del mercato (cabotaggio generalizzato a decorrere dall'1.1.1995), ma con l'obbligo di rispettare le disposizioni nazionali in vigore, in particolare il turno. In una seconda fase, occorre pertanto cercare di realizzare un'armonizzazione più completa. Sul lungo periodo infatti, non è sostenibile che, a seconda del loro luogo di stabilimento, alcuni spedizionieri siano obbligati a stipulare i loro contratti di trasporto in base al turno mentre altri possono beneficiare di un mercato caratterizzato dalla libertà di determinazione dei prezzi e del nolo, che rappresenta del resto la grande maggioranza del mercato.

4. La relazione sopra indicata raccomanda una soluzione di insieme mediante l'instaurazione di un regime comune per tutto il mercato della navigazione interna che prevede una liberalizzazione progressiva del turno per migliorare il funzionamento del mercato, accompagnata parallelamente da un programma di misure intese a ridurre le debolezze strutturali del settore. D'altra parte, tale liberalizzazione dovrebbe rendere la navigazione interna più interessante rispetto ad altri modi di trasporto ed aumentare pertanto il volume di merci trasportate per via navigabile. È importante sottolineare che questo settore interessa tutti gli Stati membri che si occupano di esportazioni o di importazioni nel nord-ovest europeo. La navigazione interna assicura infatti i trasporti di una parte importante dell'hinterland dei porti marittimi dell'Unione, in particolare nel mercato dei container che transitano sul Reno o su altri assi nord-sud. In questo contesto, essa contribuisce al decongestionamento del sistema stradale dell'Europa centrale, che è nell'interesse comune. È utile ricordare che più di un terzo (il 36%) dei trasporti intracomunitari, vale a dire del traffico di scambio tra Stati membri, si svolgono per via navigabile.

5. Tuttavia, il settore della navigazione interna si trova attualmente di fronte a problemi socioeconomici piuttosto gravi. Infatti, la sovraccapacità strutturale e le conseguenze

---

[1] GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29.

[2] Sentenze Ohra, Meng e Reiff.

[3] SEC(94) 921 def. del 9.6.1994.

dell'abrogazione delle tariffe obbligatorie in Germania dall'1.1.1994 hanno determinato un crollo dei prezzi di trasporto. Di conseguenza, la Commissione propone, nella sua relazione, un approccio globale comune fondato sui seguenti elementi:

- la liberalizzazione progressiva del mercato fluviale attualmente disciplinato dal sistema del turno;
- l'adozione di misure di accompagnamento intese a:
  - ridurre la sovraccapacità strutturale mediante una nuova azione di demolizione comunitaria, da svolgersi in tre anni (dal 1996 al 1998), le cui modalità di cofinanziamento dovranno essere determinate e il cui fondamento giuridico è stabilito dal regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. .... del Consiglio[4];
  - favorire l'investimento nei terminali fluviali.

6. Con la risoluzione del 24 ottobre 1994, il Consiglio si è pronunciato su tale approccio, appoggiando in termini generali le misure raccomandate dalla Commissione[5]. Il Consiglio ritiene pertanto che sia necessario procedere ad un nuovo, ampio risanamento strutturale ed invita la Commissione a presentargli una proposta globale sulla navigazione interna, riguardante in particolare l'organizzazione futura del mercato e le azioni di demolizione.

II. LA LIBERALIZZAZIONE PROGRESSIVA DEL MERCATO

7. Attualmente, sistemi di nolo a turno sono in vigore in Belgio, in Francia e nei Paesi Bassi per il trasporto, per via navigabile, di carico secco per conto terzi (i trasporti di merci liquide non vi sono assoggettati) e per il traffico tra questi paesi (il cosiddetto traffico "nord-sud"). Il concetto di "sistema di nolo a turno" designa un meccanismo di misure regolatrici del mercato, nel quale i prezzi del nolo sono stabiliti in maniera centralizzata ed obbligatoria (nella maggior parte dei casi dalla pubblica amministrazione) ed in cui il carico disponibile viene ripartito tra i trasportatori interessati in base al principio secondo il quale il trasportatore che attende da più tempo un nolo può scegliere per primo il carico da trasportare.
   I suddetti sistemi di nolo a turno sono descritti in maggior dettaglio nella relazione della Commissione al Consiglio del 9.6.1994, già menzionate al paragrafo 2.

8. Questa relazione sottolinea i motivi di carattere generale che spiegano l'abrogazione progressiva dei sistemi di nolo a turno. Del resto, la Francia ha adottato il 12 luglio 1994 una legge che prevede l'abrogazione del sistema nazionale del turno entro l'anno 2000. Analogamente, il 15 luglio 1994 le autorità dei Paesi Bassi hanno sottoposto alla Commissione un progetto di legge relativo al turno nel traffico nord-sud, che prevede anch'esso l'abolizione di questo sistema entro il 1° gennaio 2000. Come il progetto dei Paesi Bassi, la legge francese prevede misure che in un primo tempo rendono meno rigido il funzionamento dei sistemi di turno e in un secondo tempo preparano i trasportatori interessati ad operare in un mercato libero.

9. La Commissione ritiene che la data sopra indicata del 1° gennaio 2000 costituisca un termine transitorio adeguato per portare a termine il processo di liberalizzazione. Tuttavia, per un migliore funzionamento del mercato interno, è necessario che le misure di liberalizzazione adottate vengano armonizzate alla base e sincronizzate nel tempo. Per conseguire tale obiettivo, alla presente comunicazione è acclusa come allegato I una proposta di direttiva del Consiglio. Tenuto conto del principio di sussidiarietà ed al fine di garantire l'uniformità tenendo contemporaneamente in considerazione, per quanto possibile, le caratteristiche nazionali specifiche dei mercati interessati, una direttiva sembra costituire lo strumento legislativo più idoneo.

---

4 .....

5 GU C 309 del 5.11.1994, pag. 5.

10. Per garantire il buon esito del processo di liberalizzazione, devono restare esentati dall'obbligo del turno i trasporti che ne sono attualmente esentati, nonché quelli che non possono essere svolti in maniera efficace mediante il sistema del turno. Per quanto riguarda le correnti di scambio tradizionali, che rimarranno soggette alle tariffe obbligatorie ed alla ripartizione dei carichi fino al 1° gennaio 2000, è opportuno ricercare un sistema di funzionamento che risponda alle aspettative logistiche degli spedizionieri.

11. Affinché il processo di liberalizzazione progredisca in maniera sufficiente in tutti gli Stati membri interessati durante il periodo transitorio, sarebbe opportuno redigere un primo bilancio due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva. A tale data, il nolo dovrà essere possibile non soltanto per il viaggio singolo o multiplo (tariffe e condizioni stabilite dalla pubblica amministrazione), ma anche con altre forme di contratto, come il nolo "a tempo" o "a tonnellaggio". Le condizioni di queste ultime forme di contratto devono essere liberamente negoziate tra i trasportatori e gli spedizionieri.

12. Si rende necessario un meccanismo di crisi per fare in modo che sia possibile intervenire in caso di grave perturbazione del mercato (squilibrio del rapporto offerta/domanda). Per questo motivo, è previsto un sistema di osservazione del mercato per poter rilevare in tempo utile le difficoltà che possono manifestarsi. Poiché è difficile intervenire sulla domanda di trasporto, in caso di grave sovraccapacità sarà necessario cercare di limitare l'offerta di capacità. Le misure già adottate dal Consiglio con il regolamento (CEE) n. 1101/89, del 27 aprile 1989, relativo al risanamento strutturale nel settore della navigazione interna, potranno pertanto essere o confermate o estese (cfr. i paragrafi da 13 a 22). Potranno anche risultare necessarie in casi analoghi misure sociali di accompagnamento, da adottarsi a livello nazionale.

III. LA LOTTA CONTRO LA SOVRACCAPACITÀ STRUTTURALE

13. Nel corso dell'ultimo decennio, l'offerta di capacità ha superato la domanda a più riprese e per lunghi periodi. I primi interventi di risanamento sono stati effettuati in base ai programmi nazionali di demolizione. Nell'aprile del 1989, il Consiglio ha approvato un approccio comunitario basato sul regolamento (CEE) n. 1101/89 e da allora la lotta contro la sovraccapacità mediante i fondi nazionali di demolizione si svolge in ambito comunitario. Si versano premi ai proprietari che fanno demolire uno dei loro battelli. La messa in servizio di nuove capacità è subordinata alla condizione che una determinata quantità di vecchio tonnellaggio sia demolita (senza il versamento di un premio di demolizione). Per finanziare questo programma, tutti i proprietari versano ai rispettivi fondi nazionali di demolizione contributi annuali in funzione della stazza e del tipo dei loro battelli. Recentemente sono stati messi a disposizione dei fondi di demolizione anche mezzi finanziari pubblici (provenienti dai bilanci nazionali degli Stati membri interessati) come fonte di finanziamento supplementare (cfr. il paragrafo 16). Nel 1989 la Svizzera ha adottato misure analoghe per la sua flotta attiva sul mercato della navigazione renana comunitaria.

14. Nel periodo compreso tra il 1° gennaio 1990 ed il 1° luglio 1994, sono quindi state demolite 1 457 667 tonnellate di capacità. D'altra parte, sono state messe in servizio 486 911 tonnellate di nuova capacità, per cui la capacità totale di carico della flotta passa in definitiva da 13 188 343 tonnellate a 12 217 587 tonnellate, vale a dire una diminuzione dell'8%. La Commissione, che è incaricata di coordinare il suddetto programma, redige ogni sei mesi una relazione destinata agli Stati membri interessati ed alle organizzazioni professionali internazionali. Per maggiori ragguagli su tale azione, vi si farà utilmente riferimento. Si farà riferimento anche alla relazione della Commissione SEC(92) 1284, del 15 luglio 1992, indirizzata al Consiglio ed al Parlamento europeo, relativa "agli effetti delle misure di risanamento strutturale nel settore della navigazione interna". In essa si prende atto che il volume totale trasportato dalla flotta interna è rimasto sostanzialmente costante nel periodo dal 1990 al 1995 (circa 420 milioni di tonnellate all'anno). Pertanto si tratta evidentemente di un miglioramento della produttività, in quanto la domanda di trasporto può essere soddisfatta con un numero di battelli sempre inferiore.

15. Bisogna prevedere che l'evoluzione suddetta continui ancora per parecchio tempo. Infatti, incrementi di scala e miglioramenti di produttività si verificano in tutto il settore dell'industria del trasporto fluviale. Sono necessari nuovi battelli specializzati per far fronte in maniera efficace a nuove correnti di scambio, come, ad esempio, i container o i prodotti chimici. Nel settore tradizionale dei carichi alla rinfusa (carbone, acciaio, prodotti agricoli, sabbia, ghiaia, prodotti petroliferi), non si tratta tuttavia di una crescita strutturale. Il miglioramento costante della produttività su un mercato in fase di ristagno deve pertanto essere compensato in questo caso dall'eliminazione di un numero rilevante di vecchi battelli, per la maggior parte di piccolo tonnellaggio. La liberalizzazione del mercato già avviata accelererà ulteriormente questo processo.

16. Il programma comunitario di risanamento previsto dal regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio si basava sul principio dell'autofinanziamento degli operatori del settore mediante un prefinanziamento senza interesse da parte degli Stati membri interessati (105 Mio di ECU), integralmente rimborsato dagli operatori del settore. Con il regolamento (CEE) n. 3690/92 della Commissione, del 21 dicembre 1992[6], sono state rese possibili nuove operazioni di demolizione di battelli. Tali demolizioni vengono accettate in funzione delle disponibilità finanziarie dovute ai contributi speciali percepiti dai fondi di demolizione a decorrere dal 1° gennaio 1993 ("il vecchio per il nuovo"). Nel 1994 era riapparsa una notevole sovraccapacità, in particolare a causa del ribasso congiunturale degli anni '90. Si era formata una lista di attesa di diverse centinaia di battelli per i quali era stato richiesto un premio di demolizione, senza che i fondi di demolizione disponessero dei mezzi finanziari necessari per poter fare fronte alle richieste. Il settore stesso non era più in grado di fornire mezzi sufficienti, tanto più che non era stato ancora completato il rimborso del prestito del 1990. Nella seconda metà del 1994, gli Stati membri interessati hanno fatto sapere alla Commissione che erano pronti a finanziare sui loro bilanci nazionali tutte le richieste di demolizione (circa 350) che figuravano nella lista d'attesa al 30 giugno 1994.

    Le modalità di esecuzione di questa azione sono state adottate dalla Commissione con il regolamento (CE) n. 3039/94, del 14 dicembre 1994 (GU L 322 del 15 dicembre 1994, pag. 11). Il bilancio totale ammonta a 26 716 000 ECU. L'azione è iniziata il 1° gennaio 1995 e sarà completata prima della fine dell'anno.

17. Il processo di risanamento non è tuttavia terminato, tanto più che le richieste di premi di demolizione hanno continuato a pervenire ai fondi anche dopo il 30 giugno 1994. Nella seconda metà del 1994, sono state pertanto registrate 156 richieste di demolizione, di cui 136 per battelli a carico secco e 20 per navi cisterna. L'importo dei premi necessari per la demolizione di questi battelli ammontava nuovamente a circa 15 Mio di ECU.

18. In questo contesto generale, su iniziativa del Parlamento europeo, è stato iscritto nel bilancio 1995 uno stanziamento di 5 Mio di ECU, destinato al risanamento strutturale nel settore della navigazione interna.
    Tuttavia, in occasione della discussione del bilancio, come del resto nella sua relazione al Consiglio del 9 giugno 1994 già citata, la Commissione ha sempre sottolineato l'esigenza di un programma di risanamento pluriennale di notevole ampiezza, in particolare sotto forma di misure di accompagnamento al processo di liberalizzazione avviato. Nella risoluzione del 24 ottobre 1994, il Consiglio ha appoggiato questa posizione.

19. Di recente la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 1101/89, che intende essenzialmente creare una base giuridica chiara per l'utilizzazione dei suddetti 5 Mio di ECU. In linea di massima, questa proposta apre anche la possibilità di un contributo pluriennale della Comunità mediante un cofinanziamento relativo al periodo 1996 - 1998. Nell'ottica della Commissione, questo cofinanziamento va di pari passo con la liberalizzazione del mercato prevista. Per questo motivo l'elaborazione di tale principio è allegata alla presente relazione come proposta distinta (cfr. allegato II).

---

[6] GU L 374 del 22.12.1992, pag. 22.

20. Le organizzazioni professionali dei trasportatori del settore della navigazione interna a livello comunitario stimano attualmente al 15% la sovraccapacità strutturale nel settore della capacità di carico secco. Per tale settore, bisogna prevedere che il ristabilimento della congiuntura economica determini un incremento della domanda di trasporto nei prossimi anni, che sarà tuttavia assorbito, almeno in parte, dall'aumento costante della produttività, accentuato dal processo di liberalizzazione. L'abrogazione del turno farà anche uscire da questo segmento di mercato molti battelli che non sono in grado di operare nel contesto di un mercato libero.

Per il settore delle navi cisterna, le organizzazioni professionali hanno stimato la sovraccapacità a circa il 20%. Questa percentuale sembra tuttavia troppo elevata. Infatti, se è vero che il livello dei prezzi del nolo era ancora molto basso all'inizio del 1995, è altrettanto vero che il tasso di utilizzazione della flotta cisterna era alquanto elevato. Ora, poiché la flotta cisterna non sarà toccata dalle misure di liberalizzazione (la capacità di carico cisterna opera già in un mercato completamente libero, al di fuori del sistema del turno), non vi è motivo di supporre che l'entità delle demolizioni in questo settore sia proporzionalmente più elevata che nel settore della capacità di carico secco.
In sintesi, si può dire che nei due settori la sovraccapacità si manterrà probabilmente a un livello di circa il 15%, se non sarà applicata nessuna misura di risanamento. Poiché la flotta comprende circa 10 milioni di tonnellate di battelli a carico secco e 2 milioni di tonnellate di navi cisterna, le demolizioni ammonterebbero, rispettivamente, a 1,5 e 0,3 milioni di tonnellate.

21. Su questa base, è possibile calcolare il finanziamento necessario al programma 1996-1998. Non bisogna dimenticare nemmeno il fatto che l'importo dei premi di demolizione, stabilito nel 1989, necessita di alcune rettifiche (in media di un aumento di circa il 15%), in particolare per il deprezzamento della moneta e per la svalutazione dell'ECU rispetto alle valute dei paesi che hanno una rete di navigazione interna. Nel 1990 sono stati versati 66,04 Mio di ECU per la demolizione dell'8% della capacità di carico secco e 38,36 Mio di ECU per la demolizione del 13% della capacità di carico cisterna. La demolizione del 15% della capacità nel periodo 1996-1998 richiederebbe quindi, rispettivamente, 142 milioni e 50 milioni di ECU, per un totale di 192 milioni di ECU.

22. Vista l'entità dei finanziamenti necessari, occorre uno sforzo congiunto di tutte le parti interessate (imprese di navigazione interna, Stati membri e Comunità).
Per quanto riguarda il finanziamento delle azioni di risanamento nel settore della navigazione interna, il Consiglio, nel regolamento 1101/89, ha adottato il principio secondo il quale tale finanziamento incombeva in primo luogo agli operatori del settore interessato. La Commissione ritiene che sia opportuno rispettare questo principio per quanto possibile. I contributi annuali della Comunità al programma 1996-1998 devono pertanto essere proporzionali all'impegno finanziario degli operatori del settore.
I contributi annuali pagati dagli operatori del settore (Svizzera esclusa) ammontavano a circa 13 370 000 ECU al 31 dicembre 1994. Per gli anni successivi questi contributi possono stabilizzarsi intorno all'importo di 14 milioni di ECU all'anno, ovvero 42 milioni di ECU per il periodo dal 1996 al 1998. Vanno tuttavia dedotti circa 12 milioni di ECU, che devono essere utilizzati per il rimborso degli importi prefinanziati dagli Stati membri per l'azione del 1990. Di conseguenza, restano a disposizione 30 milioni di ECU per la nuova azione. Se la Comunità e gli Stati membri interessati possono mettere a disposizione dei fondi di demolizione la metà dell'importo residuo, vale a dire 81 milioni di ECU ciascuno, da scaglionare su un periodo di 3 anni, il finanziamento del programma sarà garantito.

Tenuto conto delle disponibilità di bilancio attuali, la Comunità è già in grado di intervenire per un importo di 40 milioni di ECU in 3 anni (20 milioni di ECU nel 1996 e 10 milioni di ECU nel 1997 e 1998). La parte residua del finanziamento dell'azione di demolizione, da un minimo di 81 milioni di ECU (la metà) ad un massimo di 122 milioni di ECU, dovrà essere stanziata dagli Stati membri interessati sul proprio bilancio, ed il calcolo sarà effettuato in proporzione della loro rispettiva flotta.

In ogni caso, il rapporto tra i contributi annuali pagati dagli operatori del settore ed il contributo annuale della Comunità dovrà essere di circa 2:1.

23. L'azione di demolizione dal 1996 al 1998 dovrà essere oggetto di una valutazione annuale, svolta dalla Commissione per procedere ad eventuali modifiche in funzione dell'evoluzione del mercato e delle misure di liberalizzazione attuate. All'inizio di ciascun anno, la Commissione determinerà le modalità pratiche per l'azione di demolizione dell'anno in corso in funzione delle disponibilità finanziarie.

IV. LA PROMOZIONE DEI TRASPORTI PER VIA NAVIGABILE

24. I trasporti per via navigabile presentano vantaggi per la società sotto vari profili: rispettano l'ambiente, presentano un livello elevato di sicurezza, sono economici sotto il profilo energetico e contribuiscono all'alleggerimento della rete stradale congestionata dell'Europa nord occidentale. Ma questi vantaggi generali non hanno grande influenza nella scelta di un modo determinato di trasporto da parte dello spedizioniere. Infatti sono essenzialmente considerazioni di natura economica e finanziaria che determineranno l'attitudine degli utenti (imprese di carico).

25. In questi ultimi anni, in diversi Stati membri sono sorte organizzazioni per la promozione della navigazione interna. Esse hanno l'obiettivo di informare sia gli spedizionieri che il grande pubblico delle possibilità e dei vantaggi offerti dai trasporti per via navigabile. Anche se queste organizzazioni hanno avuto un certo successo, sembra difficile convertire gli spedizionieri all'impiego della via navigabile, soprattutto se non hanno mai avuto esperienze in materia. È vero che il costo per tonnellata al chilometro del trasporto per battello è inferiore, ma questo vantaggio rischia di essere annullato dalle spese di trasbordo più elevate. Inoltre l'importo considerevole degli investimenti spesso necessari nella logistica interna dell'impresa di carico (moli ed installazioni di carico e scarico) costituisce un ostacolo.

26. Per fare in modo che vengano effettuati investimenti socialmente auspicabili nello sviluppo del sistema di trasporti per via navigabile, è opportuno instaurare un regime di sostegno temporaneo agli investimenti nei terminali fluviali. Il regime proposto costituisce oggetto della proposta di regolamento acclusa come allegato III. Esso presenta un netto parallelismo con il regime di aiuti agli investimenti in terminali di trasporto combinato, già introdotto dal Consiglio (cfr. art. 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3578/92 del 7 dicembre 1992).

27. Il regime di aiuti proposto ha carattere generale e riguarda sia i terminali pubblici che quelli privati. In ogni caso, la richiesta di un aiuto agli investimenti deve essere accompagnata da una valutazione previsionale del volume di carichi che la via navigabile trasporterà in seguito all'investimento. Per favorire una politica di investimento responsabile, se non viene conseguito il tonnellaggio nuovo o supplementare di trasporto per via navigabile, i beneficiari degli aiuti dovranno rimborsare gli importi ricevuti. Per lo stesso motivo, l'importo dell'aiuto non può in alcun caso superare il 50% dell'investimento relativo. Deve pertanto essere attribuita una priorità agli investimenti che facciano trasportare il maggior numero di tonnellate possibili per via navigabile.
Gli Stati membri saranno tenuti ad informare periodicamente la Commissione dell'applicazione e dell'incidenza di questo regime, affinché nuove iniziative possano essere sviluppate su tale base.

V. SUSSIDIARIETÀ

28. L'azione comunitaria prevista nella proposta di direttiva relativa alle modalità di noleggio e di determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità (allegato I) può essere analizzata in termini di sussidiarietà rispondendo a cinque domande fondamentali:

a) Quali sono gli obiettivi dell'azione prevista rispetto agli obblighi che incombono sulla Comunità?

Questa azione trova la sua origine nella diversità delle legislazioni nazionali relative alle modalità di sfruttamento commerciale della navigazione interna, che non favoriscono il buon funzionamento del mercato in tale settore. È pertanto opportuno mettere in vigore, a livello comunitario, disposizioni comuni per tutto il mercato della navigazione interna, affinché le imprese interessate possano beneficiare pienamente delle possibilità offerte dal mercato interno. Il completamento del mercato interno, nel quale è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, esige, nel settore dei trasporti di merci per via navigabile, un adattamento dell'organizzazione dei sistemi di nolo a turno verso una maggiore flessibilità commerciale, per pervenire entro il 1° gennaio 2000 ad un regime di transazioni totalmente libero.

b) La proposta di direttiva rientra nella competenza esclusiva della Comunità o nella competenza ripartita con gli Stati membri?

La proposta è presentata in base all'articolo 75 del Trattato e rientra pertanto nella competenza esclusiva della Comunità.

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema?

Gli Stati membri direttamente interessati dalla liberalizzazione del mercato sono la Francia, il Belgio ed i Paesi Bassi. Negli altri paesi fluviali tale attività si svolge in un sistema di libero mercato.

d) Quali strumenti di azione sono a disposizione della Comunità?

La Commissione propone di liberalizzare, mediante una proposta legislativa, la parte del mercato della navigazione interna ancora soggetta a regolamentazione.

e) È necessario un regolamento uniforme o è sufficiente una direttiva?

L'instaurazione di un regime unico e non discriminatorio richiede che siano adottate misure per garantire un approccio armonizzato in tutti gli Stati membri. Tuttavia, una direttiva che stabilisca il quadro generale e le diverse tappe necessarie per pervenire ad un mercato totalmente libero, rimettendo agli Stati membri la scelta degli strumenti da utilizzare, sembra essere la forma legislativa più adeguata per conseguire tale obiettivo.

2)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO 95/0121 (SYN)

relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità.

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione[1],

in cooperazione con il Parlamento europeo[2],

visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

considerando che i crescenti problemi relativi alla saturazione degli assi stradali e ferroviari, alla sicurezza dei trasporti, all'ambiente, ai risparmi energetici ed alla qualità della vita del cittadino richiedono, nell'interesse pubblico, uno sviluppo più accentuato ed un migliore sfruttamento delle potenzialità del trasporto per via navigabile, in particolare migliorandone la competitività;

considerando che la diversità delle legislazioni nazionali relative alle modalità di sfruttamento commerciale della navigazione interna non favorisce il buon funzionamento del mercato interno in tale settore; che è pertanto opportuno istituire, a livello comunitario, norme comuni per tutto il mercato della navigazione interna, come proposto nella relazione della Commissione al Consiglio del 9 giugno 1994 sull'organizzazione del mercato della navigazione interna ed i sistemi di nolo a turno, il cui approccio è stato approvato dal Consiglio nella risoluzione del 24 ottobre 1994[4];

considerando che il completamento del mercato interno, nel quale è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, esige, nel settore dei trasporti di merci per via navigabile, un adattamento dell'organizzazione dei sistemi di nolo a turno nel senso di una maggiore flessibilità commerciale, al fine di pervenire ad un regime di liberi scambi commerciali;

considerando che, a causa delle caratteristiche socioeconomiche degli operatori del settore, è opportuno prevedere un periodo transitorio, limitando progressivamente il campo d'applicazione del sistema del turno, prima di pervenire ad un regime di libertà dei noleggi e della formazione dei prezzi di trasporto;

considerando che detta un periodo transitorio è necessario affinché i trasportatori possano adattarsi alle condizioni di un mercato libero e realizzare eventualmente forme di associazione commerciale più idonee alle esigenze logistiche degli spedizionieri;

considerando che, per quanto riguarda gli obiettivi sopra descritti, è nel contempo necessario e sufficiente stabilire a livello comunitario un calendario uniforme per la liberalizzazione progressiva del mercato, rimettendo agli Stati membri la responsabilità dell'attuazione di tale liberalizzazione; che in tal modo sono rispettate le disposizioni dell'articolo 3 B, terzo comma, del trattato;

considerando che è opportuno adottare le disposizioni che permettano, in caso di gravi turbative, di intervenire nel mercato dei trasporti di cui trattasi; che a tal fine occorre attribuire alla

---

(1)

(2)

(3)

(4) GU C 309 del 5.11.1994, pag. 5.

Commissione la competenza relativa all'adozione delle opportune misure, assistita da un comitato consultivo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

a) "sistema di noleggio a turno", un sistema che consiste nel suddividere le richieste di trasporti della clientela in una borsa dei noleggi, a prezzi determinati ed a condizioni rese note mediante affissione, secondo l'ordine di disponibilità dei battelli dopo la fase di scarico. I trasportatori sono invitati, secondo la priorità della loro iscrizione al turno, a scegliere, in ordine di successione, un trasporto tra quelli disponibili. Coloro che non effettuano una scelta conservano comunque il beneficio dell'ordine di successione della loro iscrizione;

b) "trasportatore":
   - un artigiano-battelliere proprietario di uno o più battelli, con un massimo di tre, utilizzati per la navigazione interna;
   - gli armatori proprietari di un numero di battelli, per la navigazione interna, superiore a tre;
   - un'associazione o una cooperativa di artigiani-battellieri proprietari di battelli per la navigazione interna;

c) "autorità competente", l'autorità incaricata dallo Stato membro di gestire e di organizzare il sistema di noleggio a turno;

d) "grave turbativa del mercato", la comparsa, nel settore interessato, di problemi specifici di questo mercato, tali da determinare una grave eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda, potenzialmente persistente e che implichi una seria minaccia per l'equilibrio finanziario e per la sopravvivenza di un numero rilevante di imprese di trasporto di merci per via navigabile, a condizione che le previsioni a breve e a medio termine per il mercato interessato non indichino miglioramenti sostanziali e durevoli.

Articolo 2

Nel settore dei trasporti nazionali e internazionali di merci per via navigabile nella Comunità, i contratti sono liberamente stipulati ed i prezzi liberamente negoziati tra le parti interessate, eventualmente in borse gli noleggi.

Articolo 3

In deroga all'articolo 2, fino al 1° gennaio 2000, gli Stati membri possono conservare un sistema di tariffe minime obbligatorie e sistemi di noleggio a turno, alle seguenti condizioni:

- che siano rispettate le modalità indicate agli articoli da 4, a 7;

- che venga garantito il libero accesso dei sistemi di turno e di prezzi imposti, alle medesime condizioni, ai trasportatori degli Stati membri.

Articolo 4

Nel periodo transitorio di cui all'articolo 3, il campo di applicazione dei sistemi di noleggio a turno è limitato alle merci generali.
Non sono soggetti a questi sistemi i trasporti di idrocarburi, di merci liquide e merci pulverulente alla rinfusa, i traffici speciali quali le masse pesanti ed indivisibili, i trasporti di contenitori, i trasporti "di spola" nelle cinte portuarie, i trasporti per conto proprio di qualsiasi natura, nonché qualsiasi tipo di trasporto che sia già effettuato al di fuori del sistema dei turni.

Articolo 5

Non sono soggetti ai sistemi di noleggio a turno i trasporti che non possono essere efficacemente effettuati mediante questi sistemi, in particolare:

- i trasporti che richiedono l'impiego di materiale provvisto di mezzi di manutenzione;
- i trasporti combinati, vale a dire i trasporti intermodali i cui percorsi sono effettuati principalmente per via navigabile e i cui percorsi iniziali e/o terminali, i più brevi possibile, sono effettuati o su strada o per ferrovia;
- i nuovi tipi di trasporto non contemplati dall'articolo 4 o dai trattini primo e secondo, nei quali gli spedizionieri, per un periodo di prova preventivo di 24 mesi al massimo, avranno la facoltà di scegliere se utilizzare o meno il sistema del turno.

Articolo 6

Nel periodo transitorio previsto all'articolo 3, gli Stati membri adottano le misure necessarie per rendere il più possibile flessibili i sistemi di noleggio a turno, in particolare:

- prevedendo per gli spedizionieri la possibilità di stipulare contratti per viaggi multipli, vale a dire una serie di viaggi successivi effettuati dal medesimo battello;

- prevedendo che i viaggi singoli o multipli che non siano stati accettati da alcun trasportatore dopo essere stati proposti per due volte consecutive al turno, vengano esclusi dal sistema del turno e liberamente negoziati.

Articolo 7

1. Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli spedizionieri possano liberamente scegliere fra tre tipi di contratto:

   - contratti a tempo, compresi i contratti di locazione o di noleggio, in cui il trasportatore mette uno o più battelli, con il rispettivo equipaggio, a disposizione esclusiva di un committente, per una durata determinata ed al fine di trasportare le merci affidategli da quest'ultimo, contro il pagamento di una somma di denaro determinata su base giornaliera. Il contratto è liberamente stipulato tra le parti;

   - contratti a tonnellaggio, in cui il trasportatore si impegna a trasportare, per un periodo stabilito dal contratto, un determinato tonnellaggio contro il pagamento di un nolo per tonnellata. Il contratto è liberamente stipulato tra le parti e deve obbligatoriamente riguardare grandi quantità di merci;

   - contratti per viaggi singoli o multipli da effettuarsi con il sistema del noleggio a turno.

Articolo 8

1. In caso di grave turbativa del mercato dei trasporti fluviali, la Commissione, di sua iniziativa o su domanda di uno Stato membro, può adottare le opportune misure, in particolare per impedire qualsiasi nuovo aumento della capacità di trasporto offerta sul mercato interessato. La decisione è adottata secondo la procedura prevista all'articolo 9, paragrafo 2.

2. Qualora uno Stato membro richieda l'adozione di misure, la decisione viene presa entro tre mesi dal ricevimento della domanda.

3. La domanda di uno Stato membro per l'adozione di opportune misure deve essere accompagnata da tutte le informazioni necessarie per valutare la situazione economica del settore in oggetto, in particolare:

- l'indicazione dei costi medi e dei prezzi relativi ai diversi tipi di trasporto;
- il tasso di utilizzazione della capacità di carico;
- le previsioni sull'evoluzione della domanda.

Le informazioni sopra indicate possono essere utilizzate soltanto a fini statistici. Ne è vietato l'uso a fini fiscali o la comunicazione a terzi.

4. Le decisioni adottate ai sensi del presente articolo sono immediatamente notificate agli Stati membri.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dalla direttiva 91/672/CEE del Consiglio[5].

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il proprio parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, eventualmente procedendo ad una votazione.

   Il parere viene iscritto a verbale. Inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di richiedere che la sua posizione venga iscritta nel processo verbale.

   La Commissione tiene nella massima considerazione il parere emesso dal comitato, ed informa quest'ultimo del modo in cui essa ha tenuto conto del parere.

Articolo 10

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 1° gennaio 1996. Essi informano immediatamente la Commissione.

   Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nei settori disciplinati dalla presente direttiva.

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

---

(5) GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO 95/0122 (SYN)

che modifica il regolamento (CEE) n. 1101/89, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna[*].

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione[1],

in cooperazione con il Parlamento europeo[2],

visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

considerando che il regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio[4], modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. .../95[5], ha instaurato un sistema di risanamento strutturale del settore della navigazione interna; che tale regolamento intende ridurre la sovraccapacità delle flotte di navigazione interna mediante la previsione di azioni di demolizione dei battelli coordinate a livello comunitario;

considerando che il regolamento (CEE) n. 1101/89, prevede la possibilità di un finanziamento comunitario per gli anni dal 1995 al 1998 e che devono ancora essere determinate le modalità di finanziamento per gli anni dal 1996 al 1998;

considerando che il sistema di risanamento strutturale attualmente in vigore si basa sul principio secondo cui esso è finanziato in primo luogo dagli operatori del settore interessato e che questi la finanziano mediante contributi annuali;

considerando che i contributi pubblici devono essere concessi annualmente in maniera proporzionale ai contributi forniti dagli operatori del settore interessato; che tale azione è prevista per una durata di tre anni, dal 1996 al 1998, e che deve essere sottoposta a valutazione annuale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 4 bis del regolamento (CEE) n. 1101/89 sono aggiunti i seguenti paragrafi:

"4. L'importo dei contributi finanziari della Comunità per gli anni 1996, 1997 e 1998 non può superare il doppio dell'importo dei contributi degli operatori del settore.

5. Negli anni indicati al paragrafo 4, gli Stati membri interessati mettono congiuntamente a disposizione dei loro fondi importi analoghi a quelli della Comunità. La quota parte di ciascuno Stato membro interessato è calcolata proporzionalmente alla capacità della sua flotta attiva rispetto a quella degli altri Stati membri. Gli importi sono determinati dalla Commissione in cooperazione con le autorità dei vari fondi di demolizione.

---

[*] La presente proposta è stata elaborata tenendo conto della proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 1101/89 presentata dalla Commissione il ..... (doc. .....).

(1)

(2)

(3)

(4) GU L 116 del 28.4.1989, pag. 25.

(5)

6. Durante l'azione di demolizione dal 1996 al 1998, all'inizio di ciascun anno la Commissione determina, nell'ambito del presente regolamento, le modalità dell'azione di demolizione per l'anno in corso, in funzione sia delle disponibilità finanziarie, sia dell'andamento del mercato, sia infine delle misure di liberalizzazione attuate."

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

Proposta di

REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO 95/0123 (SYN)

che modifica il regolamento (CEE) n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione[1],

in cooperazione con il Parlamento europeo[2],

visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

considerando che il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio[4], modificato da ultimo dal regolamento (CE).... [5], in particolare l'articolo 3, punto 1, prevede che gli Stati membri possano concedere aiuti intesi a promuovere lo sviluppo di forme e tecniche di trasporto più economiche per la collettività, nonché lo sviluppo del trasporto combinato;

considerando che i crescenti problemi relativi alla saturazione degli assi stradali e ferroviari, alla sicurezza dei trasporti, all'ambiente, alle economie di energia ed alla qualità della vita dei cittadini richiedono, nell'interesse pubblico, uno sviluppo più accentuato ed un migliore sfruttamento delle potenzialità del trasporto per via navigabile, in particolare migliorandone la competitività;

considerando che i costi di trasbordo costituiscono una parte molto importante dei costi totali del trasporto per via navigabile; che è essenziale per lo sviluppo del modo di trasporto fluviale che siano effettuati investimenti rilevanti per rendere le installazioni di trasbordo più efficaci e meglio adeguate alle esigenze logistiche attuali, al fine di contribuire all'auspicato sviluppo della navigazione interna;

considerando che, al tale scopo, è opportuno favorire gli investimenti nelle attrezzature di infrastruttura e/o nelle apparecchiature per i terminali fluviali, che consentano di creare o di incrementare il traffico gestito per via navigabile; che di conseguenza occorre che gli aiuti concessi dagli Stati membri, ovvero mediante risorse statali, possano essere messi a disposizione delle imprese interessate;

considerando che occorre prevedere requisiti armonizzati per la concessione dei suddetti aiuti per sviluppo del trasporto per via navigabile e che è opportuno valutare l'impatto di tali aiuti ad intervalli regolari;

considerando che tali aiuti devono essere concessi per un periodo sufficientemente lungo affinché tali investimenti nelle apparecchiature abbiano il tempo di creare una clientela fedele e di apportare nuovo traffico alla via navigabile; che è opportuno lasciare in vigore questo regime di aiuti fino al 31 dicembre 1999 e che occorre che il Consiglio decida, in conformità del trattato, sul regime da applicare in futuro ovvero, se del caso, sulle modalità di cessazione di tale regime;

---

(1)

(2)

(3)

(4) GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

(5)

considerando che si rende necessario un adattamento delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti e che di conseguenza occorre modificare il regolamento (CEE) n. 1107/70,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 3, punto 1, del regolamento (CEE) n. 1107/70, è aggiunta la seguente lettara f):

"f) fino al 31 dicembre 1999, quando gli aiuti sono concessi a titolo temporaneo ed hanno lo scopo di promuovere lo sviluppo del trasporto per via navigabile. Essi devono riguardare:

- investimenti nell'infrastruttura dei terminali fluviali; oppure
- investimenti nelle apparecchiature fisse e mobili necessarie per il trasbordo da e verso la via navigabile.

Gli aiuti concessi non possono superare il 50% dell'importo totale dell'investimento.

I beneficiari degli aiuti si obbligano a mettere in servizio un tonnellaggio di trasporto per via navigabile nuovo o supplementare, da concordarsi con le autorità competenti degli Stati membri, per una durata di cinque anni. Nel caso d'inadempimento di tale obbligo, l'autorità competente recupera l'aiuto erogato.

Ogni due anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione di tale misure, in particolare precisando la destinazione degli aiuti, il loro importo ed il loro impatto sul trasporto per via navigabile. Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni necessarie per redigere tale relazione.

Entro il 31 luglio 1999, il Consiglio, su proposta della Commissione ed in conformità del trattato, delibera sul regime da applicarsi in futuro, ovvero, se del caso, sulle modalità di cessazione di tale regime."

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

SCHEDA FINANZIARIA

Articolo B2-708: Azioni di risanamento strutturale nel settore della navigazione interna.

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

Azioni di risanamento strutturale nel settore della navigazione interna.

2. LINEA DI BILANCIO

Linea B2-708

3. BASE GIURIDICA

Articolo 75 del trattato CEE.
Regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, del 27 aprile 1989, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (GUCE del 28 aprile 1989), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 844/94 (GU L 98 del 16.4.1994, pag. 1).
Modifica del regolamento 1101/89 del Consiglio con regolamento (CE) n. ..../95 del Consiglio.

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1. Obiettivo generale dell'azione

Intervento finanziario temporaneo ed addizionale della Comunità nell'azione di demolizione per ridurre in maniera sostanziale le sovraccapacità di stiva strutturali, stimate a circa il 15% nei due settori (carico secco e carico cisterna), e di risanare in tal modo le strutture della navigazione interna. Tale intervento si giustifica in primo luogo con un contesto congiunturale particolarmente difficile, nel quale non è più possibile in alcun modo aumentare il livello dei contributi degli operatori del settore che garantisce attualmente il suo risanamento strutturale. Ma si tratta sopratutto di una misura di accompagnamento al programma comunitario di liberalizzazione progressiva del mercato fluviale previsto per i prossimi anni. Tale ampia azione, richiesta dal Consiglio, intende garantire in modo duraturo la competitività del settore. A tale scopo, è necessario disporre di mezzi finanziari supplementari per un periodo di tre anni che provengano dal bilancio comunitario, dai bilanci degli Stati membri interessati e dagli operatori del settore.

4.2. Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo o proroga

3 anni: 1996 - 1997 - 1998. Un'eventuale proroga dell'azione dopo il 1998 dovrà essere finanziata unicamente dal settore professionale interessato.

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1. SNO

5.2. SD

5.3. Tipi di entrate previste: nessuno.

6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

- *Sovvenzione nel quadro di un cofinanziamento con altre fonti del settore pubblico o privato*

- *Qualora l'azione produca risultati economici positivi, è previsto il rimborso parziale o totale del contributo finanziario comunitario?* No.

- *L'azione proposta implica una variazione del livello delle entrate?* No.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1. Il volume annuale necessario per il risanamento strutturale della capacità (15% di sovraccapacità globale, vale a dire 1 500 000 tonnellate per la capacità di carico secco e 300 000 tonnellate per la capacità di carico cisterna) viene stimato in 64 milioni di ECU all'anno per un periodo di tre anni, dal 1996 al 1998, ovvero 192 milioni di ECU, ripartiti in 142 milioni di ECU per la capacità di carico secco e 50 milioni di ECU per la capacità di carico cisterna.
In questo calcolo, bisogna nel contempo integrare l'impegno del processo di liberalizzazione del mercato fluviale, che escluderà dal sistema del turno molti battelli che non sono in grado di operare nel contesto di un mercato libero, l'adesione dell'Austria con l'integrazione della sua flotta nel programma comunitario, nonché l'aumento dei premi di demolizione che non sono stati modificati dal 1990 (si ritiene globalmente necessario un aumento del 15%, con variazioni secondo le categorie di battelli).

La contribuzione mediante contributi annuali degli operatori del settore ammonta, per i 3 anni dal 1996 al 1998, a circa 14 milioni di ECU all'anno, vale a dire 42 milioni di ECU per il periodo considerato. Tuttavia, 12 milioni di ECU di questo importo devono essere utilizzati per il rimborso degli importi prefinanziati dagli Stati membri nell'azione del 1990 e per la nuova azione restano disponibili soltanto 30 milioni di ECU.

Si propone pertanto che la differenza, ovvero 192-30=162 milioni di ECU, sia finanziata mediante il bilancio comunitario e dagli Stati membri interessati, e sia ripartita in 3 anni (1996, 1997 e 1998). Tenuto conto delle disponibilità di bilancio attuali e prevedibili, la Comunità è in grado di poter intervenire per un importo di 40 milioni di ECU in 3 anni (20 milioni di ECU nel 1996 e 10 milioni di ECU nel 1997 e nel 1998). La Commissione si riserva tuttavia di esaminare ulteriormente la possibilità di mobilizzare risorse supplementari in funzione dell'evoluzione effettiva della situazione del bilancio.

La parte residua del finanziamento dell'azione di demolizione, da un minimo di 81 milioni di ECU (pari alla metà), ad un massimo di 122 milioni di ECU, dovrà essere stanziato dagli Stati membri interessati sul proprio bilancio, ed il calcolo sarà effettuato in proporzione della capacità della rispettiva flotta. Ad esempio la Germania, la cui flotta è pari al 30% della flotta comunitaria, dovrebbe quindi cofinanziare al massimo (secondo le risorse allocate dalla Comunità nel 1997 e nel 1998) un importo di 36,6 milioni di ECU (122x30:100), ovvero 12,2 milioni di ECU all'anno, pari a circa 22 milioni di marchi all'anno. Per quanto riguarda la Germania, tali risorse esistono già in parte nel bilancio tedesco, che per un'azione di demolizione di questo tipo ha previsto 60 milioni di marchi ripartiti in 3 anni.

7.2. Ripartizione per elementi del costo dell'azione

SI in Mio di ECU

Ripartizione	Bilancio 95	PPB 96	97	98
CONTRIBUTO ALL'AZIONE DI DEMOLIZIONE	5,0	20,0	10,0	10,0
TOTALE	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3. Scadenzario da compilare ai fini della preparazione del PPB per le azioni pluriennali che prevedono un ISN - "importo stimato necessario" - (iscritto nell'atto di base).

SI in Mio di ECU

			Programmazione indicativa				
Situazione cumulata a fine 1994	Bilancio 1995	PPB 1996	1997	1998	1999	2000 ed esercizi successivi	TOTALE
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE PREVISTE (E RISULTATI DELLE MISURE PRESE)

La gestione sarà effettuata conformemente ai regolamenti (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, n. 1102/89 della Commissione ed in base al regolamento (CE) n. ...., che modifica il regolamento 1101/89. La gestione di ciascun fondo di demolizione nazionale è garantita dalle autorità competenti dello Stato membro interessato. All'inizio di ciascun anno, la Commissione, in collaborazione con le autorità che gestiscono i fondi, procede alla perequazione dei conti e garantisce il funzionamento della solidarietà finanziaria tra i vari fondi di demolizione nazionali.

9. ELEMENTI D'ANALISI COSTO-EFFICACIA

9.1. Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

- *Obiettivi specifici:* considerando la debolezza strutturale del settore della navigazione interna e l'interesse a sfruttare i vantaggi di questi tipi di trasporto, l'obiettivo di questa azione è migliorare la struttura del mercato fluviale, in parallelo alla sua liberalizzazione progressiva, lottando contro la sovraccapacità strutturale della stiva, stimata in circa il 15%.

- *Beneficiari:* trasportatori fluviali.

9.2. Giustificazione dell'azione

- *La necessità dell'intervento finanziario comunitario* si giustifica con l'obiettivo di liberalizzare il mercato fluviale, che deve essere accompagnato da misure intese a ristrutturare il settore. Tale ristrutturazione passa attraverso una riduzione della capacità della flotta in virtù del cofinanziamento supplementare temporaneo della Comunità. Del resto, nella risoluzione del 24.10.1994 (pubblicata in GU C 309 del 5.11.1994, pag. 5), il Consiglio ha affermato che, per garantire in modo duraturo la competitività del settore, è necessario procedere ad un nuovo ampio risanamento strutturale. Se dopo il 1998 si renderanno necessarie misure supplementari, esse dovranno provenire unicamente dagli operatori del settore.

- *Scelta delle modalità dell'intervento*

  * Premi di demolizione

  * Attuazione del piano di risanamento strutturale del settore della navigazione interna stabilito nei regolamenti (CEE) n. 1102/89 e n. 3690/92 della Commissione. La gestione dei fondi di demolizione rientra nella responsabilità di ciascuno Stato membro interessato. Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 1101/89, in particolare del paragrafo 5, spetta alla Commissione determinare le condizioni per l'attribuzione dei premi di demolizione.

9.3. Controllo e valutazione dell'azione

- *Indicatori di efficacia prescelti*

  * Richieste di premi di demolizione accettate.
    Il premio di demolizione deve essere versato dalle autorità dei fondi entro un mese a decorrere dalla data in cui il proprietario ha fornito la prova della demolizione del suo battello. Le autorità dei fondi devono comunicare mensilmente alla Commissione l'elenco dei pagamenti dei premi di demolizione affinché essa possa controllare lo stato di avanzamento dell'azione.

  * Tonnellaggio effettivamente demolito e capacità soggetta a contributi nei vari Stati membri interessati.

- *Modalità e periodicità previste della valutazione*

  Relazioni semestrali e relazione finale alla fine del 1998, redatte dai servizi della Commissione e destinate agli Stati membri ed alle organizzazioni professionali europee.

  Infatti, l'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, del 27 aprile 1989, prevede che gli Stati membri trasmettano semestralmente alla Commissione tutte le informazioni utili riguardanti lo svolgimento dell'azione in corso. Tali informazioni riguardano in particolare la situazione finanziaria dei fondi, il numero di richieste di premi di demolizione presentate ed il tonnellaggio effettivamente demolito.

  A decorrere da tale data, i servizi della Commissione redigono una relazione semestrale. La decima relazione (relativa al periodo dal 1.7.1994 al 31.12.1994) è stata trasmessa agli Stati membri interessati ed agli operatori del settore il 15 marzo 1995. Del resto, l'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CEE) n. 3690/92 prevede che, al fine di tenere una riunione trimestrale a Bruxelles, al termine di ogni trimestre gli Stati membri comunichino alla Commissione un elenco delle richieste di premi di demolizione, nonché un prospetto completo delle risorse finanziarie disponibili.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (PARTE A DEL BILANCIO)

L'effettiva mobilizzazione delle risorse amministrative necessarie risulterà dalla decisione annuale della Commissione relativa all'allocazione delle risorse, tenuto conto, in particolare, degli effettivi e degli importi supplementari che saranno stati concessi dall'autorità di bilancio.

10.1. L'azione implica l'assunzione di un funzionario A supplementare per l'attuazione di tutto il pacchetto di liberalizzazione del mercato della navigazione interna (già accordato nel quadro delle risorse del 1995).

10.2. Le altre spese di funzionamento e di personale generate dall'azione sono coperte dalla dotazione normale della DG e non sono suscettibili di aumento significativo, poiché l'azione rientra nel prolungamento di azioni anteriori (in particolare il coordinamento dei fondi nazionali di demolizione).

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLE PROPOSTE SULLE IMPRESE, IN PARTICOLARE SULLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

Titolo delle proposte:

- Proposta di direttiva del Consiglio relativa alle modalità del noleggio e della determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità.
- Proposta di regolamento (CE) del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna.
- Proposta di regolamento (CE) del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

Le proposte

1. Tenuto conto del principio di sussidiarietà (cfr. capitolo V della comunicazione al Consiglio), perché è necessaria una normativa comunitaria in tale settore e quali sono i suoi principali obiettivi?

La divergenza delle legislazioni nazionali relative alle modalità di sfruttamento commerciale della navigazione interna non favorisce il buon funzionamento del mercato interno in tale settore. Il completamento del mercato interno richiede un'armonizzazione più completa dei diversi sistemi esistenti nei vari segmenti del mercato fluviale dell'Unione. Infatti, soprattutto dal punto di vista degli spedizionieri, è difficile da comprendere il fatto che, a causa della loro situazione geografica, alcuni di essi debbano essere assoggettati ad un sistema di nolo a turno (suddivisione delle richieste di trasporto a prezzi stabiliti e a condizioni rese note mediante affissione, secondo l'ordine di disponibilità dei battelli dopo la fase di scarico), mentre altri operano in un mercato libero.

Nella prospettiva di una promozione dei tipi di trasporto costituito dalla via navigabile, è opportuno abrogare le regolamentazioni esistenti che possono ostacolare il suo sviluppo per porre in essere progressivamente un regime di libertà dei noleggi e di determinazione dei prezzi di trasporto (prima proposta).
Per garantire l'uniformità e la trasparenza necessarie, è opportuno che venga stabilito a livello comunitario un calendario per tale liberalizzazione progressiva del mercato, affinché gli Stati membri interessati possano operare in maniera sincronizzata.
A causa dei problemi socioeconomici del settore della navigazione interna e delle sue mutazioni strutturali sul mercato dei trasporti, rese necessarie dalla sua progressiva liberalizzazione, occorre procedere ad un nuovo ampio risanamento strutturale come misura di accompagnamento (cfr. risoluzione del Consiglio del 26 ottobre 1994), per garantire in modo duraturo la competitività del settore (seconda proposta).

Infine, la terza proposta prevede la possibilità di aiuti nazionali agli investimenti in attrezzature di infrastruttura e/o apparecchiature per i terminali fluviali, che si ispira al regime di aiuti in vigore per il trasporto combinato e che favorisce la promozione delle vie navigabili.

Nel mercato interessato, ad esempio per i trasporti Nord-Sud tra i Paesi Bassi e il Belgio, il numero di "contratti per viaggio" ("assignments") è in ribasso da anni (cfr. pagina 41 della relazione NEA del 24 febbraio 1995 sull'osservazione del mercato nel settore della navigazione interna), per di più in quanto gli spedizionieri si oppongono al turno (troppo rigido, nessuna scelta del trasportatore, ecc.) e si orientano verso altre alternative.
Per rendere la via navigabile più appetibile, è pertanto necessario adottare misure quali una progressiva deregolamentazione unita a misure di accompagnamento.

L'impatto sulle imprese

2. Su quali soggetti incideranno le proposte?

a) Impatto diretto (possibilità di nuove attività)

- spedizionieri in Belgio, in Francia e nei Paesi Bassi;
- artigiani-battellieri;
- società di navigazione (proprietarie di un numero di battelli utilizzati per la navigazione interna superiore a tre);
- associazioni o cooperative di artigiani-battellieri;
- altri operatori (gestori di terminali fluviali, di porti fluviali, ecc.).

Impatto positivo: la liberalizzazione del mercato renderà la via navigabile più interessante per gli spedizionieri e più competitiva rispetto agli altri modi di trasporto.

b) Impatto indiretto (offerta di servizi di trasporto)

- tutte le imprese che hanno la necessità di far effettuare trasporti (spedizionieri).

Impatto positivo: esse disporranno di trasporti migliori e di strade meno congestionate.

3. Quali misure dovranno adottare le imprese per conformarsi alla proposta?

Gli artigiani-battellieri, nella misura in cui partecipano al turno, dovranno progressivamente abbandonare il sistema di nolo a turno e dovranno riorganizzarsi per far fronte al mercato libero, sia costituendo associazioni commerciali, sia puntando sui loro servizi di commercializzazione e logistici. Gli artigiani-battellieri che preferiranno abbandonare la professione beneficieranno di premi di demolizione.

4. Quali effetti economici possono avere le proposte?

Impatto positivo per il mercato fluviale. Gli organismi di ricerca NEA e PLANCO hanno effettuato, per conto della Commissione, una stima dei noli supplementari sui quali il settore della navigazione fluviale potrebbe contare in caso di liberalizzazione del mercato. Secondo questi organismi, l'aumento dei noli dovrebbe essere pari ad un volume tra 6 e 7 milioni di tonnellate all'anno, vale a dire più del 10% del volume totale dei noli attualmente assoggettati ai vari sistemi di nolo a turno. Tuttavia, l'impatto psicologico sugli spedizionieri di tale misura, unita alle misure di promozione indicate all'allegato III, potrebbe aumentare in misura notevole queste stime.

Impatto negativo sugli artigiani-battellieri meno produttivi, che dovranno abbandonare un mercato indirizzato verso una maggiore competitività, ma che potranno tuttavia ricevere un aiuto sotto forma di premi di demolizione per i loro battelli al momento di abbandonare la professione.

5. Le proposte contengono misure intese a tener conto della specifica situazione delle piccole e medie imprese (PMI)?

È proprio per tener conto della struttura socioeconomica specifica del settore (parcellizzazione della professione, in grandissima maggioranza artigiani-battellieri del tipo PMI) che le proposte prevedono, in parallelo alla liberalizzazione, un programma di misure intese a ridurre le debolezze strutturali del settore e a promuovere il modo di trasporto costituito dalla via navigabile. Del resto, la Commissione è competente a stabilire i tassi dei premi di demolizione in funzione del tipo e della capacità del battello, il che le consente di controllare che le PMI più piccole non siano svantaggiate.

Consultazione

6. Elenco delle organizzazioni consultate sulle proposte e sintesi degli elementi essenziali della loro posizione.

OEB/ESO	Organizzazione europea dei battellieri
UINF/IBU	Unione internazionale della navigazione fluviale
UNICE	Unione internazionale delle confederazioni delle industrie della Comunità europea
FEPI	Federazione europea dei porti interni
CST	Comitato sindacale dei trasporti
CLECAT	Comitato europeo di collegamento dei commissionari ed ausiliari dei trasporti del mercato comune (intermediari dei trasporti)

- Accordo generale sulla necessità di un periodo transitorio prima della liberalizzazione totale del mercato fluviale, ad eccezione della O.E.B. la quale teme che la prima proposta di liberalizzazione del mercato incida sui prezzi di trasporto e che raccomanda un risanamento preventivo del settore della navigazione interna. Peraltro, tale organizzazione accetta la seconda e la terza proposta della Commissione.

- Tutte le organizzazioni ritengono importante migliorare il sistema di osservazione del mercato, e l'O.E.B. considera tale obiettivo addirittura una condizione per qualsiasi misura di liberalizzazione.

- Secondo l'opinione generale, l'obiettivo quantitativo di una nuova azione di demolizione per il periodo dal 1996 al 1998 oscilla intorno al 15% della sovraccapacità, ma per tener conto di un probabile miglioramento della congiuntura economica, sembra necessaria una ripartizione del 5% all'anno per un periodo di tre anni (5% x 3), con una valutazione al termine di ciascun anno.

- Le misure a favore della promozione della via navigabile hanno ricevuto il consenso di tutte le organizzazioni, in particolare di quelle che favoriscono una politica di raccordi fluviali. In particolare, questo tipo di politica è stato caldamente appoggiato dall'UNICE e dal CLECAT.

ISSN 0254-1505

COM(95) 199 def.

DOCUMENTI

IT 07

N. di catalogo : CB-CO-95-229-IT-C

ISBN 92-77-89145-9

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo