

Bruxelles, 18.2.2016
SWD(2016) 36 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione
interna e che abroga la direttiva 96/50/CE del Consiglio e la direttiva 91/672/CEE del
Consiglio

{COM(2016) 82 final}
{SWD(2016) 35 final}

| A. Necessità di agire |
|---|
| Per quale motivo? Qual è il problema? |
| Il trasporto per vie navigabili interne (TVN) è un modo di trasporto economicamente conveniente ed efficiente dal punto di vista energetico che dispone di potenzialità ancora inutilizzate per sostenere gli obiettivi dell'Unione europea negli ambiti dell'efficienza energetica, della crescita e dello sviluppo industriale. Il futuro contributo del settore del TVN a questi obiettivi strategici dell'UE è tuttavia ostacolato da difficoltà legate alla mobilità dei lavoratori, alla carenza di manodopera e a squilibri tra domanda e offerta di competenze. Malgrado i tentativi del settore di affrontare i problemi a livello bilaterale e multilaterale, queste difficoltà impediscono alla navigazione interna di contribuire appieno a migliorare l'efficienza della logistica multimodale, dalla quale dipendono la competitività e la crescita delle industrie europee. Sono stati identificati due fattori all'origine del problema: 1) i lavoratori incontrano difficoltà per quanto riguarda il riconoscimento reciproco delle qualifiche professionali; 2) i requisiti di conoscenza di situazioni specifiche possono creare inutili ostacoli alla mobilità dei lavoratori. Si ritiene che i problemi e i fattori da cui hanno origine continueranno ad essere presenti nel periodo 2030-2050. |
| Qual è l'obiettivo di questa iniziativa? |
| L'obiettivo generale è contribuire al potenziamento del mercato del lavoro interno del TVN affinché il settore possa concorrere pienamente al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'UE per il risparmio di carburante, indicato nel pacchetto "Unione dell'energia", e riportare la quota dell'industria al 20 % del PIL dell'Unione rafforzandone la base industriale. L'obiettivo specifico collegato consiste nell'agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore del TVN garantendo che il riconoscimento delle qualifiche dei lavoratori qualificati sia basato sulle competenze necessarie a bordo delle navi. Da ciò derivano i seguenti obiettivi operativi: 1) garantire il riconoscimento reciproco delle qualifiche professionali dei lavoratori; 2) garantire che requisiti di conoscenza di situazioni specifiche siano proporzionati agli obiettivi di sicurezza e non ostacolino inutilmente la mobilità dei lavoratori. |
| Qual è il valore aggiunto di un'iniziativa a livello dell'UE? |
| Nonostante l'impegno decennale da parte degli Stati membri e delle commissioni fluviali nell'affrontare le difficoltà nel mercato del lavoro dell'UE a livello bilaterale e multilaterale, restano ostacoli alla mobilità dei lavoratori. Il quadro organizzativo e il quadro giuridico che attualmente disciplinano il settore si sono rivelati un ostacolo importante alla soluzione di questi problemi. Un nuovo quadro normativo dell'UE, basato sul recentemente istituito CESNI ¹ , amplierà il campo di applicazione del quadro giuridico dell'UE per includere il Reno, che rappresenta il 67 % del TVN totale, e farà sì che l'accesso alla professione sia equo, sicuro e basato sulle competenze. Il potenziamento del mercato interno dell'UE nell'ambito del TVN è fondamentale per migliorare l'efficienza energetica dei trasporti, sviluppare la base industriale dell'UE e per il funzionamento efficiente della rete TEN-T. |
| B. Soluzioni |
| Quali opzioni legislative e di altra natura sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? |
| Sono state prese in esame le seguenti opzioni: A) scenario di base, B) iniziative adottate dal settore con il sostegno dell'UE, C) riconoscimento delle qualifiche professionali basato su requisiti minimi di competenza per battellieri e conduttori di nave, differenziato in due subopzioni: C1) <i>con</i> criteri di esame per gli istituti di istruzione e formazione, e C2) <i>senza</i> criteri di esame per gli istituti di formazione e istruzione. Tenuto conto dell'efficacia, dell'efficienza e della coerenza, l'opzione C è da preferirsi alle opzioni A e B; la subopzione C1 è ritenuta leggermente più efficace ed efficiente della subopzione C2. La relazione sulla valutazione d'impatto lascia ai responsabili delle decisioni politiche in seno al collegio dei commissari la scelta della subopzione preferita nell'ambito dell'opzione C. |
| Chi sono i sostenitori delle varie opzioni? |
| L'opzione prescelta e le sue due subopzioni sono in linea con le opinioni espresse dai portatori di interessi nella consultazione pubblica online e nel gruppo comune di esperti (CEG). I portatori di interessi hanno indicato un forte sostegno alle misure di regolamentazione relative all'armonizzazione dei requisiti professionali, delle qualifiche e degli esami, mentre l'introduzione di misure volontarie ha ottenuto molto meno favore. La possibilità di lasciare l'iniziativa al settore o di mantenere lo status quo non ha ricevuto sostegno. |
| C. Effetti dell'opzione prescelta |
| Quali sono i principali vantaggi dell'opzione prescelta? |
| L'opzione C migliora la <u>mobilità dei lavoratori</u> , in particolare grazie al riconoscimento sul Reno delle qualifiche dei conduttori di nave e dei lavoratori addetti alle operazioni. Circa il 15 % dei titolari di certificati di conduzione dell'UE attualmente esclusi dalla navigazione sul Reno vedrà il proprio certificato UE automaticamente riconosciuto su tale fiume. Anche i conduttori di nave che già operano sul Reno |

| |
|--|
| <p>nell'ambito degli accordi bilaterali della CCNR godranno di vantaggi, dato che le limitazioni inerenti a questi accordi¹ cadranno. L'istituzione di criteri di pertinenza dell'UE per la conoscenza di situazioni specifiche e la possibilità per i conduttori di nave di sostenere gli esami relativi alla conoscenza di situazioni specifiche nel proprio paese promuoveranno ulteriormente la mobilità. Le conseguenze positive per i <u>lavoratori addetti alle operazioni</u>, che sono il doppio dei conduttori di nave, sono ancora più importanti, in quanto non saranno più demansionati a causa del mancato riconoscimento delle loro qualifiche.</p> <p>Il nuovo afflusso di membri d'equipaggio qualificati migliorerà la <u>sicurezza</u> (con vantaggi stimati a 190 milioni di EUR entro il 2050). Infine <u>la qualità e l'attrattiva</u> del lavoro miglioreranno per via della sicurezza e a causa di una maggiore autonomia lavorativa e delle prospettive di carriera (con aumenti retributivi integrativi per i lavoratori stimati a 50 milioni di EUR entro il 2050). I vantaggi della subopzione C1 sono leggermente superiori a quelli della subopzione C2. L'accesso automatico alla professione dato dal riconoscimento dei diplomi e dei certificati di formazione senza l'imposizione di ulteriori esami da parte di un'autorità amministrativa aumenterà l'attrattiva della professione e ridurrà gli oneri amministrativi.</p> <p>Gli effetti indiretti derivanti dal potenziamento del mercato interno del lavoro nell'ambito del TVN sono significativi. Affrontando uno degli ostacoli allo sviluppo del settore del TVN, aumenterà l'efficienza della logistica multimodale – un importante fattore di competitività per le industrie dell'UE –, il che sosterrà lo sviluppo della base industriale dell'UE.</p> |
| <p>Quali sono i costi principali dell'opzione prescelta?</p> <p>L'opzione C richiede costi di investimento una tantum stimati a 8 milioni di EUR per la subopzione C1 (interamente a carico del settore pubblico) e a 5,6 milioni di EUR per la subopzione C2 (a carico del settore pubblico e degli istituti di formazione TVN). I costi principali sono dovuti all'introduzione dell'esame pratico per conduttore di nave laddove esso non esista ancora e, per la subopzione C1, agli adeguamenti che gli istituti di formazione devono attuare. I benefici ricorrenti in termini di riduzione dei costi amministrativi (13,2 milioni di EUR entro il 2050 per via della nuova frequenza delle visite mediche) supererebbero già di per sé le spese amministrative ricorrenti (6 milioni di EUR per la subopzione C1 e 8 milioni di EUR per la subopzione C2). Queste spese riguardano principalmente l'obbligo di esame per verificare le competenze di battelliere e di conduttore di nave laddove esso non esista ancora e, solo per la subopzione C1, il sistema di riconoscimento/accreditamento dei programmi di esame degli istituti di formazione. La subopzione C1 sarebbe complessivamente meno onerosa della C2, ma comporterebbe costi più elevati per il settore pubblico e meno elevati per il settore privato (a causa dell'esenzione da esami amministrativi per i lavoratori con una formazione riconosciuta).</p> |
| <p>Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?</p> <p>Il settore privato del TVN è quasi esclusivamente composto da PMI e microimprese. Gli <u>effetti diretti sul settore privato</u> descritti nella presente relazione riguardano quindi solo le PMI e le microimprese. Una maggiore mobilità dei lavoratori aiuterà le PMI ad assumere personale proveniente da tutta l'UE, riducendo in tal modo la carenza di manodopera. Le qualifiche basate sulle competenze aumenteranno la sicurezza e ridurranno i costi connessi agli incidenti. La maggiore attrattiva della professione aiuterà le PMI a espandere le loro attività. Le PMI sosterranno solo una piccola parte dei costi complessivi (in particolare per la partecipazione dei membri d'equipaggio a esami amministrativi), che sono in gran parte a carico del settore pubblico. I costi per le PMI saranno ampiamente compensati dai vantaggi descritti sopra. Con la subopzione C1 la riduzione degli oneri amministrativi per le PMI sarebbe notevolmente inferiore rispetto a quella che si avrebbe con la subopzione C2, che comporta l'esenzione da esami amministrativi per il personale già qualificato. Gli <u>effetti indiretti sul settore privato</u> sono notevoli e riguardano i vantaggi dello sviluppo del settore del TVN per le industrie dell'UE, comprese le PMI, dovuti al miglioramento dell'efficienza delle catene logistiche multimodali, importante fattore di competitività per le PMI orientate all'esportazione.</p> |
| <p>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</p> <p>I costi dell'opzione prescelta saranno sostenuti principalmente dalle amministrazioni nazionali e dagli istituti di formazione. Non tutti gli Stati membri saranno interessati allo stesso modo. I costi e i benefici dipenderanno dalla regione, dalla situazione preesistente e dalle decisioni sull'adozione di misure facoltative. Nel complesso i benefici supereranno ampiamente i costi.</p> |
| <p>Sono previsti altri effetti significativi?</p> <p>L'opzione prescelta avrà un effetto positivo sull'occupazione. Promuovendo la mobilità professionale tra le regioni europee, ridurrà il divario tra domanda e offerta e contribuirà a coprire i posti di lavoro vacanti. Un settore del TVN più interessante ed efficiente sotto il profilo energetico contribuirà quindi a migliorare il livello generale di efficienza energetica dei trasporti dell'UE. Va osservato inoltre che parecchie misure nelle varie</p> |

¹ Ad esempio, i conduttori di nave di tutti gli Stati membri ad eccezione della Germania (10 000 in totale) devono soddisfare condizioni supplementari per vedersi riconosciuto il certificato di conduttore di nave.

opzioni influiranno su diverse regioni europee in modo particolare, come descritto nella sezione 6.2.5 della relazione sulla valutazione d'impatto.

D. Verifica

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

I servizi della Commissione monitoreranno l'attuazione e l'efficacia dell'iniziativa mediante una serie di indicatori di progresso. È previsto che i servizi della Commissione effettuino una valutazione dopo sette anni a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine per il recepimento della normativa proposta.

ⁱ Comité Européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure (Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna).