



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 dicembre 2007 (13.12)
(OR. en)**

16317/07

**TRANS 411
MAR 129**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 5 dicembre 2007
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE - Prima relazione sull'attuazione del programma d'azione "Naiades" per la promozione del trasporto sulle vie navigabili interne

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 770 definitivo.

All.: COM(2007) 770 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 5.12.2007
COM(2007) 770 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Prima relazione
sull'attuazione del programma d'azione "Naiades"
per la promozione del trasporto sulle vie navigabili interne**

1. INTRODUZIONE

1.1. Contesto

Nel gennaio 2006 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne nella quale è esposto il programma d'azione "Naiades"¹.

Il programma, che abbraccia il periodo 2006-2013, riguarda cinque settori strategici: miglioramento delle condizioni del mercato, modernizzazione della flotta, sviluppo del capitale umano, rafforzamento dell'immagine e modernizzazione delle infrastrutture.

Il programma si rivolge a tutti i destinatari del trasporto fluviale, all'Unione europea ed alle sue istituzioni, come pure agli Stati membri. Il Parlamento europeo² ed il Consiglio dei ministri³ hanno accolto favorevolmente l'iniziativa ed hanno approvato il programma; le imprese del settore⁴, dal canto loro, hanno confermato di essere in larga misura favorevoli.

La presente comunicazione costituisce la prima relazione sullo stato di avanzamento del programma e sui risultati ottenuti⁵. Illustra inoltre nelle grandi linee i finanziamenti di cui beneficia il programma, nonché l'evoluzione della struttura organizzativa.

1.2. Evoluzione nel 2006 e 2007

Nel 2006 i volumi trasportati sulle principali vie navigabili d'Europa (+ 0,3%) e la parte modale del trasporto fluviale sono rimasti stabili. I trasporti interni sono diminuiti, mentre il traffico internazionale è aumentato circa dell'1%. I volumi trasportati sul Reno sono aumentati del 3%, principalmente grazie ad un netto miglioramento dei livelli d'acqua rispetto al 2005.

Il trasporto di contenitori – che offre il potenziale di crescita più promettente per il settore – registra una crescita vigorosa su alcuni fiumi (la Senna e il Rodano, ad esempio) ma un lieve arretramento (1%) sul Reno, soprattutto a causa di certe difficoltà nel trasbordo dalle navi marittime ai battelli per la navigazione interna, in particolare nel porto di Rotterdam.

Nel primo trimestre del 2007 i volumi trasportati sulle vie navigabili d'Europa segnano una tendenza all'aumento, tendenza che dovrebbe continuare anche dopo il 2007.

¹ COM(2006) 6.

² A 6-0299/2006.

³ L'8 ed il 9 giugno 2006.

⁴ Riunione ad alto livello del 15 febbraio 2006, a Vienna.

⁵ Cfr. appendice.

2. RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

2.1. Legislazione europea in vigore

Dalla pubblicazione della comunicazione sul programma Naiades, sono stati adottati i seguenti atti legislativi:

- la direttiva 2006/87/CE che fissa i *requisiti tecnici* per le navi della navigazione interna. Questa direttiva detta requisiti aggiornati e armonizzati per il naviglio adibito alla navigazione interna su tutta la rete comunitaria delle vie navigabili, compreso il Reno;
- il regolamento finanziario RTE n. 680/2007, che porta l'aliquota di finanziamento dal 10% al 20% per i progetti prioritari ed i progetti RIS (River information services), e al 30% al massimo per le sezioni transfrontaliere;
- il programma "Marco Polo II" (regolamento (CE) n. 1692/2006), che continuerà a promuovere il trasferimento di merci della strada verso altri modi di trasporto. È introdotta un'innovazione: molte domande di sovvenzione di piccola entità possono ora essere raggruppate in una domanda unica, per consentire alle piccole imprese di cooperare nel presentare una candidatura;
- la direttiva 80/1119/CEE relativa alla rilevazione statistica dei trasporti di merci per via navigabile interna, che è stata aggiornata e sostituita dal regolamento (CE) n. 1365/2006.

2.2. Commissione

2.2.1. Miglioramento delle condizioni del mercato

La navigazione interna è caratterizzata dalla presenza di un gran numero di PMI che, oltre a registrare introiti modesti ed accedere difficilmente **al capitale**, devono generalmente affrontare una concorrenza spietata su un mercato dei trasporti aperto. Attivare nuovi servizi e nuove attività di trasporto risulta sempre più difficile.

Se le parti interessate lo desiderano, la Commissione, in cooperazione con la Banca europea per gli investimenti (BEI), potrebbe studiare come istituire appositi "sportelli" per le imprese di trasporto fluviale. Anche il fondo di riserva settoriale e l'eventuale raggruppamento dei fondi degli Stati membri e della Comunità potrebbe dar vita a strumenti innovativi d'assistenza al settore (cfr. il punto 3.1).

La Commissione ha commissionato un inventario dei regimi d'aiuto disponibili a livello europeo, nazionale e regionale. Nel 2008 sarà pubblicato un **manuale per i finanziamenti** (*Funding Handbook*).

Nel dicembre 2006 la Commissione ha deciso che la norma *de minimis* riguardante gli aiuti di stato nella Comunità si applicherà anche al settore dei trasporti⁶. Secondo questa norma, gli aiuti di Stato il cui importo resta inferiore a 200 000 euro su tre anni non sono soggetti all'obbligo di notifica.

⁶ Regolamento (CE) n. 1998/2006.

Per contribuire all'instaurazione di un contesto favorevole è stato intrapreso **un censimento delle barriere amministrative e regolamentari**. I risultati saranno presentati nel 2008.

2.2.2. *Modernizzazione della flotta*

Per poter mantenere i suoi *assets*, il settore deve costantemente adattarsi e migliorare le proprie prestazioni sul piano dell'efficienza, della sicurezza e dell'ambiente.

A tale riguardo la Commissione ha presentato una proposta di direttiva⁷ riguardante il trasporto di merci pericolose anche sulle vie navigabili interne.

Per consentire al trasporto sulle vie navigabili interne di mantenere il suo vantaggio sul piano ambientale rispetto agli altri mezzi di trasporto la Commissione ha proposto di ridurre **il tasso massimo ammissibile di zolfo dei combustibili diesel e del gasolio**⁸.

2.2.3. *Promozione dell'occupazione e delle competenze*

Lavori sono in corso, in particolare nel settore *dell'orario di lavoro e dei requisiti di qualificazione professionale* (cfr. punto 2.4.).

2.2.4. *Miglioramento dell'immagine*

L'immagine della navigazione interna non sempre corrisponde alle prestazioni reali del settore. È dunque essenziale sensibilizzare gli operatori della logistica, i caricatori e i politici in generale alle potenzialità che essa offre. La maggior parte degli Stati membri interessati intende lanciare o ha già lanciato campagne di promozione.

È possibile aumentare la visibilità del mercato del trasporto fluviale offrendo informazioni affidabili ed aggiornate. Tra il 2005 ed il 2007, la Commissione aveva affidato alla Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR) il compito di elaborare uno **strumento d'osservazione del mercato**. Sono in preparazione misure tendenti a migliorare quest'azione e proseguirla anche dopo il 2007.

Il programma d'azione Naiades propone di creare una rete **di centri di promozione del trasporto per via navigabile** il più vicino possibile al cliente. L'obiettivo principale è consigliare gli utenti dei trasporti a livello regionale e locale ed incoraggiarli ad utilizzare la navigazione interna fornendo soluzioni logistiche, buone pratiche e iniziative pubblicitarie. Nel maggio 2007 la Commissione ha lanciato un invito a presentare proposte i cui risultati saranno visibili a partire dal 2008.

2.2.5. *Fornitura di infrastrutture adeguate*

Il trasporto sulle vie navigabili può essere efficiente soltanto se esistono infrastrutture in buono stato e di dimensioni adeguate. La Comunità contribuisce a quest'obiettivo tramite programmi come **le reti transeuropee**. Il 27 settembre 2007 la Commissione ha designato la signora Karla Peijs **coordinatrice europea** per facilitare la

⁷ COM(2006) 852.

⁸ COM(2007) 18.

realizzazione dell'asse prioritario di navigazione interna "Reno/Mosa-Meno-Danubio" (progetto n. 18) e del collegamento "Senna-Schelda" (progetto n. 30).

Sistemi moderni d'informazione e telecomunicazione sono un complemento essenziale delle infrastrutture. Ai fini dell'attuazione della direttiva 2005/44/CE relativa **ai servizi d'informazione fluviale (RIS)**, la Commissione ha adottato nel 2007 tre regolamenti: sulle linee direttrici tecniche per la programmazione, l'attuazione e l'uso operativo dei RIS⁹, sulle specifiche tecniche per i sistemi di localizzazione e monitoraggio dei natanti (AIS interno)¹⁰ e, infine, sulle specifiche tecniche degli avvisi ai naviganti¹¹. Altri due regolamenti sono in preparazione.

2.3. Stati membri

Tutti gli Stati membri interessati partecipano attivamente al rilancio del trasporto sulle idrovie interne. L'orientamento, l'intensità e la portata delle iniziative assunte in questo settore variano secondo la situazione specifica, le tradizioni e gli obiettivi prioritari dei singoli Stati membri.

Sulla base del programma Naiades, ad esempio, uno Stato membro ha adottato un programma d'azione articolato in circa 40 misure. In altri Stati membri già esistono o sono allo studio misure d'accompagnamento specifiche. Esistono, ad esempio, regimi d'aiuto che agevolano l'avvio di nuovi servizi nel comparto del trasporto di contenitori o del trasporto di rifiuti nelle zone metropolitane. In un caso è stato creato un punto di contatto amministrativo per il rilascio degli attestati e dei certificati ed è stato rafforzato un centro di promozione per il trasporto sulle vie navigabili.

L'attenzione degli Stati membri è rivolta anche alla modernizzazione della flotta, obiettivo che alcuni di essi incoraggiano attraverso regimi che esonerano dalle imposte i nuovi investimenti o che erogano aiuti finanziari per il miglioramento dell'efficienza economica ed ambientale delle navi (ad esempio, sovvenzioni per i motori meno inquinanti, tecniche di propulsione più efficaci, costruzione di nuovi scafi). In alcuni settori sono in atto iniziative – anche transfrontaliere – per migliorare il trasporto sulle vie d'acqua più piccole.

Diversi Stati membri hanno adottato misure per rendere più attraente la professione di trasportatore fluviale (ad esempio, sostegno a programmi di formazione ed alla creazione di imprese).

Nel settore delle infrastrutture fluviali assume rilievo prioritario la manutenzione della rete e delle infrastrutture connesse, come la riqualificazione dei terminali intermodali e la realizzazione di impianti moderni di trasbordo. Sono già state attivate le procedure concordate dagli Stati membri per la realizzazione del collegamento "Senna-Schelda" e per il miglioramento della sezione del Danubio in prossimità della frontiera austro-slovacca. Lo spiegamento dei servizi d'informazione fluviale (RIS) e l'installazione di dispositivi ICT lungo le grandi vie navigabili procedono gradualmente.

⁹ Regolamento (CE) n. 414/2007.

¹⁰ Regolamento (CE) n. 415/2007 (AIS = Automatic identification system).

¹¹ Regolamento (CE) n. 416/2007.

2.4. I soggetti interessati

2.5. Dialogo sociale europeo

Il programma d'azione Naiades attribuisce un'alta priorità al miglioramento delle condizioni di lavoro e delle condizioni sociali nel settore. Questi obiettivi possono in particolare essere realizzati attraverso **un dialogo costruttivo tra parti sociali** a livello europeo. Nel 2006 e 2007 il comitato del dialogo sociale settoriale¹², sostenuto dalla Commissione, si è riunito regolarmente ed ha ottenuto risultati in due settori principali: per quanto riguarda l'organizzazione *dell'orario di lavoro specifico del settore*, il dialogo sociale ha permesso l'apertura di negoziati, tuttora in corso; per quanto riguarda una definizione dei requisiti *di qualificazione professionale* valida a livello di UE, il comitato ha svolto un lavoro preparatorio confrontando i diversi profili nazionali.

3. PROGRAMMI DI SOSTEGNO FINANZIARIO

3.1. Fondo per l'innovazione

Per mantenere i vantaggi tipici del trasporto sulle vie navigabili sotto il profilo dell'efficacia, della sicurezza e del rispetto dell'ambiente è necessario investire di continuo in nuove soluzioni logistiche, nella modernizzazione della flotta, nelle risorse umane e nella promozione dell'immagine, tutti compiti che spettano in primo luogo al settore stesso. Il programma Naiades propone, come ulteriore incentivo, e per favorire nuovi investimenti, programmi nazionali di sostegno e il ricorso ai programmi comunitari esistenti. In questo contesto, raccomanda di esaminare anche l'utilizzo del fondo di riserva per la navigazione interna, creato dal regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio¹³ e finanziato, tra l'altro, dal settore medesimo.

A tale riguardo, **il Consiglio**, nelle conclusioni del giugno 2006, ha invitato la Commissione a presentare una proposta per un Fondo europeo per l'innovazione del trasporto sulle vie navigabili che dovrebbe essere coordinato con i programmi predisposti dagli Stati membri. Nella sua risoluzione dell'ottobre 2006, **il Parlamento europeo** ha precisato che questo fondo *"come strumento centrale del programma d'azione Naiades, dovrebbe essere finanziato fino ad un terzo dal settore (dal vigente fondo [di riserva] per la navigazione interna ...), per un altro terzo dall'Unione europea e per il restante dagli Stati membri"* ed ha invitato la Commissione *"a stabilire, in stretta cooperazione con il settore, le condizioni alle quali questo fondo dovrebbe essere istituito"*.

I servizi della Commissione hanno svolto un lavoro esplorativo ed hanno proposto, in stretta cooperazione con esperti della professione e con gli Stati membri il cui fondo di riserva presenta un saldo positivo, varie idee per un programma di finanziamento specifico per il trasporto sulle vie navigabili (IWT).

¹² Decisione 98/500/CE (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27). Si veda. http://ec.europa.eu/employment_social/social_dialogue/sectorial13_en.htm

¹³ GU L 90 del 2.4.1999, pagg. 1-5.

3.1.1. Obiettivi dei finanziamenti

Il futuro programma del Fondo d'innovazione dovrebbe avere come destinatari i trasportatori e gli operatori del settore. Per stimolare l'innovazione ed accelerare l'introduzione di nuove soluzioni e di nuove tecniche il programma potrebbe definire le misure di finanziamento sovvenzionabili idonee a incoraggiare il settore a:

- istituire nuovi servizi commerciali e di trasporto nel settore della navigazione interna;
- modernizzare la flotta al fine di migliorare le prestazioni del naviglio in termini di sicurezza, efficacia e rispetto dell'ambiente;
- innalzare la qualità del fattore umano attraverso la formazione e l'istruzione, e
- migliorare l'immagine del settore attraverso adeguate iniziative rivolte al pubblico e ai media.

Il programma potrebbe coprire gli anni dal 2009 al 2013. Parallelamente, il programma MARCO POLO continuerebbe a erogare sovvenzioni per i servizi della navigazione interna; la politica di coesione e il programma TEN-T (RTE-T) erogherebbero aiuti per il miglioramento delle infrastrutture e il programma quadro RTD erogherebbe finanziamenti alla ricerca.

3.1.2. Risorse

Il Fondo di riserva per la navigazione interna creato dal regolamento (CE) n. 718/1999 costituisce la prima risorsa. Alimentato dall'industria stessa, questo fondo è rimasto inattivo per quasi dieci anni. Il suo utilizzo richiederebbe l'adozione di un nuovo strumento giuridico, approvato da tutte le parti interessate, che permetterebbe di organizzare un programma di sostegno al settore su scala comunitaria. Attualmente, il Fondo di riserva ha una dotazione di circa 40 milioni di euro.

In secondo luogo, oltre a questo sostegno potenziale restato finora inattivo, la Commissione fornisce un sostegno attivo tramite gli strumenti sopra richiamati. Se il settore del trasporto fluviale e gli Stati membri decidessero di dar vita a uno strumento di sostegno valido e moderno, la Commissione potrebbe elaborare una proposta intesa a fornire fondi supplementari attinti alle risorse esistenti.

In terzo luogo, un contributo al programma di sostegno potrebbe venire dagli Stati membri interessati. Diversi Stati membri già dispongono di regimi d'aiuto al trasporto sulle vie navigabili o si preparano a istituirli. Attualmente si sta discutendo l'opportunità di combinare questi sistemi con un futuro programma di finanziamento comunitario e le relative modalità.

3.1.3. Prossime tappe

Sulla base delle precedenti considerazioni la Commissione procede attualmente ad una valutazione ex-ante e ad un'analisi d'impatto allo scopo di studiare le singole soluzioni ed i loro vantaggi, la loro utilità, nonché il rapporto costi-efficacia di un Fondo europeo per l'innovazione nel trasporto sulle vie navigabili interne. In

funzione dei risultati di queste analisi e della nuova fase di consultazioni con le organizzazioni professionali e con gli Stati membri la Commissione potrebbe presentare una proposta nel 2008.

3.2. Utilizzo dei programmi comunitari esistenti ai fini del trasporto sulle vie navigabili

- Nel quadro dell'invito a presentare proposte 2006 relativo al programma **Marco Polo**, è stato scelto un solo progetto di trasporto sulle vie navigabili. Il bando del 2007 è tuttora in fase di valutazione.
- Il **bilancio TEN-T (RTE-T)** ha cofinanziato nel 2006 due progetti di navigazione interna per circa 9 milioni di euro (pari a 1,5% del bilancio totale, percentuale di gran lunga inferiore alla quota di questo modo di trasporto rispetto al totale). La valutazione delle proposte presentate al bando del 2007 e per il grande programma pluriennale fino al 2013 è tuttora in corso.

La realizzazione di servizi d'informazione fluviale (RIS) è stata recepita nel programma pluriennale per le TEN-T (RTE-T)¹⁴. Il primo invito a presentare proposte per i RIS dovrebbe essere pubblicato nel dicembre 2007.

- Sulla base dei vigenti regolamenti (FESR, Fondo di coesione e FSE)¹⁵ e degli orientamenti strategici comunitari per la coesione, la Commissione, gli Stati membri e le regioni europee completano attualmente la preparazione dei programmi operativi (OP) **della politica di coesione** per il periodo 2007-2013. In questi OP possono figurare priorità relative alle infrastrutture di trasporto e, in alcuni Stati membri, sarà adottato un OP interamente dedicato al trasporto.
- Il **settimo programma quadro della CE (2007-2013)** per azioni di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione¹⁶ offre un certo numero di possibilità al settore del trasporto sulle vie navigabili interne, con particolare riferimento alla modernizzazione della flotta, all'ottimizzazione del settore e alla sua integrazione nelle catene logistiche globali.

Il primo invito a presentare proposte¹⁷, chiuso nel giugno 2007, mirava a raccogliere proposte in un certo numero di settori di rilievo per la navigazione interna, compreso il lancio di un'azione di coordinamento. Gli appalti dovrebbero essere affidati nel 2008.

4. MODERNIZZAZIONE DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

La comunicazione sul programma Naiades trattava anche della modernizzazione della struttura organizzativa del trasporto su vie navigabili in Europa. I servizi della

¹⁴ Decisione C (2007) 2158 della Commissione.

¹⁵ Cfr. regolamento (CE) n. 1083/2006.

¹⁶ Decisione 1982/2006/CE.

¹⁷ Parere 2006/C316/10 della Commissione.

Commissione hanno proceduto ad un'analisi d'impatto ed a consultazioni delle parti interessate¹⁸ per quanto riguarda quattro opzioni.

4.1. **Impatto delle varie opzioni**

L'impatto delle varie opzioni può essere riassunto come segue:

- Opzione 1: Cooperazione rafforzata ma quadro istituzionale invariato

Una cooperazione rafforzata tra la Commissione europea e le commissioni fluviali implica un maggiore sforzo di coordinamento di tutte le parti interessate. Anche se le diverse basi giuridiche e le diverse disposizioni sul mercato unico restassero inalterate, l'obiettivo di creare condizioni di concorrenza omogenee su tutte le vie d'acqua comunitarie può essere raggiunto senza modificare il quadro normativo esistente. Questa soluzione richiederebbe tuttavia tempi relativamente lunghi, con costi amministrativi identici a quelli dell'opzione 2.

- Opzione 2: Adesione della Comunità alle commissioni del Reno e del Danubio

Strutture amministrative e risorse umane potrebbero essere utilizzate con maggiore efficienza se la Comunità aderisse alle commissioni fluviali internazionali. Quest'opzione modificherebbe leggermente il quadro istituzionale e richiederebbe un lieve aumento delle risorse umane. Per accelerare l'armonizzazione legislativa si potrebbe fare assegnamento sul know-how esistente e su meccanismi ormai ben collaudati. Tuttavia, per quanto riguarda la CCNR e la commissione del Danubio si è constatato che questa opzione avrebbe altre implicazioni (per le quali si rinvia alle conclusioni).

- Opzione 3: Convenzione paneuropea

Rispetto alle prime due opzioni, una Convenzione paneuropea¹⁹ significherebbe aggiungere un livello supplementare al processo d'armonizzazione delle legislazioni, di per sé già complesso. A parte l'aspetto negoziale, già piuttosto complicato, le spese amministrative sarebbero sensibilmente più elevate rispetto alle opzioni 1 e 2 e l'aumento delle risorse umane potrebbe non tradursi in un parallelo aumento di efficienza. Un maggiore interesse a livello politico potrebbe peraltro facilitare il conseguimento di questo obiettivo strategico.

- Opzione 4: Agenzia europea

Se si istituisse un'agenzia dell'UE per il trasporto sulle vie navigabili – o un'"antenna" all'interno di un'agenzia esistente – i costi di gestione sarebbero sostanzialmente simili a quelli dell'opzione 3. Quest'opzione sarebbe coerente con la politica dell'Unione sugli altri modi di trasporto ed accelererebbe l'armonizzazione rispetto alle opzioni 1 e 3. Tuttavia, la creazione di un'agenzia dell'UE *in aggiunta* alle commissioni fluviali internazionali esistenti ed alle autorità di sicurezza nazionali non costituirebbe una migliore utilizzazione delle risorse umane.

¹⁸ SEC (2007) xxx.

¹⁹ Cfr. parere d'iniziativa del CESE RTE/222 - CESE 599/2006.

4.2. Conclusioni emerse dalle analisi d'impatto

L'analisi d'impatto dimostra che, nonostante le carenze del quadro attuale, nessuna opzione, presa da sola, presenta chiari vantaggi sul piano legislativo, istituzionale o amministrativo. Nelle circostanze attuali è preferibile optare per un quadro organizzativo fondato sugli attori istituzionali esistenti e, per quanto possibile, migliorare, modernizzare e coordinare i metodi e le relazioni di lavoro. In questo contesto, una combinazione delle opzioni 1 e 2 (migliore coordinamento degli attori istituzionali esistenti ed adesione della Comunità alla commissione del Danubio) presenta i maggiori vantaggi.

Tenuto conto di questi risultati, la Commissione non propone di aggiungere nuove strutture al quadro istituzionale esistente. Conformemente al desiderio espresso dalle parti interessate, la Commissione dovrebbe svolgere un ruolo più incisivo nel quadro organizzativo esistente.

L'adesione della Comunità alla commissione del Danubio è un caso particolare, poiché il regime giuridico per la navigazione sul Danubio è attualmente oggetto di riesame. L'adesione della Comunità a settori nei quali disporre di proprie competenze faciliterà non soltanto la coesistenza o l'adozione di norme armonizzate per la navigazione sul Danubio ma permetterà anche di accelerare la revisione della convenzione di Belgrado del 1948, premessa necessaria per condurre a termine la riforma della commissione del Danubio. Questa adesione chiarirà inoltre la ripartizione interna delle competenze nell'UE nei confronti dei paesi terzi membri della commissione del Danubio. Va segnalato che il 7 giugno 2007 il Consiglio dei ministri dell'UE ha adottato una decisione che autorizza la Commissione europea a negoziare l'adesione della Comunità alla commissione del Danubio.

4.3. Le prossime iniziative

Dinanzi a questo sforzo comune a favore di un sistema funzionale, occorre riconoscere il ruolo incisivo svolto in questi ultimi anni dalla Comunità nel settore dell'**armonizzazione legislativa**:

- le direttive CE sui servizi d'informazione fluviale (RIS)²⁰ e sui requisiti tecnici per le navi della navigazione interna²¹ forniscono una cornice informativa per tutte le vie navigabili della Comunità, compreso il Reno;
- la proposta di direttiva sul trasporto delle merci pericolose²² recepirà nella normativa comunitaria un accordo paneuropeo ed eviterà così l'emergere di due regimi diversi in futuro.

Condizione indispensabile per procedere su questa strada è un'intensa partecipazione degli esperti degli Stati membri ai vari livelli, in particolare nelle commissioni fluviali. Il programma d'azione Naiades prevede altre iniziative legislative della Commissione, in particolare per quanto riguarda le patenti dei conduttori e i requisiti degli equipaggi.

²⁰ Direttiva 2005/44/CE (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

²¹ Direttiva 2006/87/CE (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).

²² Cfr. punto 2.2.2.

Quanto *alla definizione degli obiettivi strategici*, la Commissione europea cercherà di svolgere più efficacemente un ruolo di coordinamento.

Per rafforzare il know-how nel trasporto sulle vie navigabili ed utilizzare al meglio le risorse esistenti – come suggerisce il Parlamento europeo – alle commissioni fluviali internazionali potrebbero essere affidati compiti o mandati particolari²³. Queste missioni devono essere compatibili con la sfera di operatività giuridica, territoriale e finanziaria delle commissioni fluviali e devono anche avere una base giuridica solida nel diritto comunitario, ragion per cui è indispensabile un'analisi più approfondita²⁴. Tuttavia, la Commissione ha già intensificato i contatti con le commissioni fluviali, in particolare con la CCNR.

Un'altra soluzione potrebbe consistere nel creare un "Gruppo di riflessione sul trasporto fluviale" (una sorta di *think-tank*) che riunirebbe, su base volontaria e sotto gli auspici della Commissione, operatori del settore, organi decisionali e responsabili politici e rappresentanti delle università, per affrontare e discutere le questioni relative allo sviluppo futuro del trasporto fluviale in Europa ed esprimere pareri.

5. CONCLUSIONI

Benché il programma d'azione Naiades sia stato lanciato soltanto da un anno e mezzo, la percezione dell'importanza strategica del trasporto sulle vie navigabili si è rafforzata non soltanto a livello dell'UE ma anche al livello degli Stati membri e del settore dei trasporti. La Commissione si impegna con energia per la realizzazione del programma e ha intenzione di alimentare la spinta creata dalla sua iniziativa. Nel corso dei prossimi anni, saranno lanciate nuove iniziative nei settori seguenti:

Finanziamento

A seguito dell'analisi d'impatto/della valutazione ex-ante e delle consultazioni dei destinatari, verrà definita la base giuridica per un "Fondo d'innovazione nel trasporto fluviale"²⁵, comprese le sue modalità d'esecuzione. A complemento dell'iniziativa sarà elaborato un *Manuale per i finanziamenti* ed eventualmente *Orientamenti in materia di aiuti di Stato al settore in questione*.

Il fattore umano

Un'altra serie di iniziative riguarderà il fattore umano. Disposizioni specifiche sull'orario di lavoro e sulla definizione dei requisiti professionali validi in tutta l'UE dovrebbero essere adottate nel quadro del dialogo sociale²⁶. Questi risultati potrebbero essere completati, all'esito delle analisi d'impatto e delle consultazioni, da

²³ Il documento di lavoro dei servizi della Commissione "Naiades" (SEC (2006) 34/parte III [esiste in FR, EN, DE]) enumera i compiti seguenti: realizzazione di studi, controllo/coordinamento del rispetto delle norme tecniche, seguito dai lavori degli organismi notificati, gestione di basi dati e controllo dell'immatricolazione delle navi.

²⁴ Ad esempio, l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 549/2004 (cielo unico europeo) autorizza la Commissione ad affidare mandati a Eurocontrol. Potrebbe anche essere presa in considerazione l'esperienza della Commissione in materia di cooperazione con l'Agenzia spaziale europea per l'elaborazione del progetto GALILEO.

²⁵ Cfr. punto 3.1.3.

²⁶ Cfr. punto 2.4.

proposte legislative riguardanti l'armonizzazione *dei requisiti minimi per gli equipaggi e una patente di pilota uniforme*, valida su tutte le vie d'acqua comunitarie.

Quadro normativo ed amministrativo

Per superare gli ostacoli burocratici e normativi, i risultati dello studio in questione²⁷ saranno valutati ed utilizzati per quanto possibile in cooperazione con le amministrazioni degli Stati membri e le parti interessate.

Miglioramento dell'infrastruttura

Oltre all'introduzione coordinata del RIS, sarà elaborato *un piano di sviluppo indicativo per il miglioramento e la manutenzione delle vie navigabili e dei porti*, tenendo conto anche della politica portuale europea, in stretta collaborazione con gli Stati membri. Sulla base del dialogo attualmente in corso tra le commissioni internazionali per la navigazione e la protezione del Reno e del Danubio, quest'esercizio prenderà in considerazione diverse esigenze, in particolare nel settore ambientale.

Supporto organizzativo

Per facilitare l'attuazione coordinata del programma Naiades la Commissione cercherà il sostegno di una piattaforma che riunisca tutte le parti interessate, gli Stati membri, le commissioni fluviali e gli operatori del settore, eventualmente organizzata come "Gruppo di riflessione sul trasporto fluviale ("IWC Think tank")²⁸. L'invito a presentare proposte a titolo del settimo Programma quadro di RST²⁹ potrebbe essere utile a tale riguardo, ad esempio tramite un'azione di coordinamento nel settore del trasporto sulle vie navigabili.

²⁷ Cfr. punto 2.2.1.

²⁸ Cfr. punto 4.3.

²⁹ Cfr. nota 17.

Grandi linee del programma Naiades

APPENDICE I

A. STRUMENTI LEGISLATIVI

	Situazione 2007
Armonizzazione degli elementi seguenti:	
▪ requisiti tecnici applicabili alle navi	☑
▪ unità di carico intermodali (UCI)	✓
▪ statistiche del trasporto merci sulle vie navigabili	☑
Orientamenti relativi agli aiuti di stato, nel caso dei regimi di sostegno, ed eventualmente alle norme <i>de minimis</i> per il TVN	△
Armonizzazione degli elementi seguenti:	
▪ trasporto delle merci pericolose	✓
▪ emissioni dei motori	△
Rafforzamento della posizione e del quadro normativo applicabile al TVN	~
Armonizzazione degli elementi seguenti:	
▪ certificati condotta navi	△
▪ responsabilità nel trasporto intermodale	2008
▪ requisiti degli equipaggi	2009
▪ smaltimento dei rifiuti	2009
▪ livelli di istruzione e formazione	2009
▪ documentazione intermodale	2010
▪ tariffazione delle infrastrutture	2013
▪ qualità dei carburanti	✓

B. STRUMENTI POLITICI

	Situazione 2007
Coordinatore RTE per le vie navigabili	✓
Manuale per i finanziamenti del TVN	△
Censimento degli ostacoli nella legislazione europea e nazionale vigente e in via di adozione	△
Sportelli unici e punti di contatto amministrativi per il TVN	△
Dialogo sociale nel settore	~
Osservazione del mercato del TVN	~
Piano di sviluppo europeo delle infrastrutture fluviali e degli impianti di trasbordo	2009
Campagne per assumere personale	
Aspetto del territorio che privilegia lo sviluppo o la riqualificazione delle zone industriali vicine alle vie navigabili	
Dialogo interdisciplinare a livello dei progetti	

- ☑ = adottato dal PE ed il Consiglio
 ✓ = proposto dalla Commissione
 ~ = in corso
 △ = in preparazione

C. STRUMENTI DI SOSTEGNO

	Situazione 2007
Fondo di riserva europeo per il TVN	△
Programmi nazionali di sostegno	At △, BE, DI, FR, NL, UK △
▪ Promuovere il trasferimento modale, facilitare gli investimenti	AT, BE, DI, FR, NL
▪ Tecnologie per l'efficienza energetica, l'ambiente e la sicurezza	AT, BE, DI, FR, NL
▪ Organizzazioni per la promozione e lo sviluppo del settore	AT, BE, DI, FR, NL
▪ Miglioramento e manutenzione delle infrastrutture	AT, BE, BEVUTO, CZ, DI, FR, NL, PL, RO, UK △
Programmi europei di RST e di sostegno	~
▪ Servizi: Marco Polo, CIP, INTERREG, ecc.	~
▪ Flotta: Programmi di RST (settimo PQ), ecc.	~
▪ Occupazione e competenze: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, ecc.	~
▪ Infrastrutture	~
- Progetti prioritari 18 e 30 per la RTE	~
- RIS (TEN-T/Prog. indic. pluriennale)	~
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, ecc.	~