

4.9 L'applicazione dell'ETS ai voli all'interno dell'UE influenzerà gli operatori comunitari in una serie di modi diversi. In primo luogo, l'effetto sulla domanda dipenderà notevolmente dalla diversa elasticità dei prezzi. In secondo luogo, esso potrebbe dipendere dalla percentuale rappresentata dai servizi all'interno dell'UE sul totale dei ricavi di un operatore. Alcuni temono che gli operatori per i quali tali servizi rappresentano una percentuale modesta della loro attività possano ricorrere ai sussidi incrociati tra i diversi tipi di tariffe praticati o avvalersi dei voli a più lungo raggio, a danno degli operatori che prestano i loro servizi prevalentemente (o esclusivamente) all'interno dell'UE. Questi aspetti devono essere esaminati ulteriormente nell'ambito della valutazione d'impatto.

4.10 Secondo il CESE, molti aspetti dell'applicazione del sistema comunitario ETS al trasporto aereo restano da approfondire, per esempio in seno al gruppo di lavoro di esperti proposto dalla Commissione e già operativo, prima che si possa adottare una posizione definitiva sui metodi e sui tempi di tale estensione. In particolare, occorre:

- considerare gli insegnamenti relativi alla valutazione dello scambio di quote di emissione prodotte da fonti fisse, prima di attuare misure relative al trasporto aereo,

- studiare i problemi derivanti dall'estensione del sistema comunitario ETS al settore del trasporto aereo dopo l'inizio del secondo periodo di scambio,
- valutare i futuri prezzi di scambio e il loro impatto sulla crescita del trasporto aereo,
- valutare i costi fissi dello scambio di quote nel settore in relazione agli obiettivi programmati,
- valutare la fattibilità e la gestibilità dello scambio di quote di emissioni nel settore,
- valutare le possibilità di applicare il sistema di scambio di quote su scala mondiale tramite l'ICAO e, se ciò non è praticabile, i pro e i contro di un'eventuale applicazione meramente regionale di tale sistema,
- approfondire i possibili rapporti che intercorrono tra l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti e lo scambio delle quote di emissioni nel settore del trasporto aereo,
- condurre ulteriori ricerche sugli effetti delle possibili compensazioni tra le emissioni di biossido di carbonio e quelle di ossidi di azoto (gas a effetto serra, ma anche al centro di una «questione locale» in prossimità degli aeroporti nelle aree urbane dell'UE).

Bruxelles, 21 aprile 2006

La Presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Anne-Marie SIGMUND

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Il quadro istituzionale per la navigazione interna in Europa

(2006/C 185/18)

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 14 luglio 2005, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del proprio Regolamento interno, di elaborare un parere sul tema: *Il quadro istituzionale per la navigazione interna in Europa*

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 24 marzo 2006, sulla base del progetto predisposto dal relatore SIMONS.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 21 aprile 2006, nel corso della 426a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 57 voti favorevoli e 1 astensione.

1. Raccomandazioni

1.1 Nei pareri del 16 gennaio 2002 e del 24 settembre 2003, il Comitato economico e sociale europeo (CESE) invita tutte le parti interessate a proseguire gli sforzi compiuti sulla via dell'armonizzazione e dell'integrazione del trasporto per via navigabile in Europa. Nel complesso, tali pareri restano di attualità e, per quanto concerne il quadro istituzionale, possono essere integrati alla luce degli sviluppi intervenuti dopo la loro adozione.

1.2 A questo proposito è molto importante che la cooperazione tra i principali attori — Commissione europea, commis-

sione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) e commissione del Danubio (CD) — venga estesa e intensificata. Serve in particolare una piattaforma permanente che agisca in maniera strutturata, incisiva e tempestiva nei vari settori della navigazione interna e, dovunque ciò sia opportuno, con la piena partecipazione delle parti sociali, in modo tale da rendere l'elaborazione delle politiche quanto più stabile, uniforme ed estesa possibile.

1.3 In definitiva, per creare un regime giuridico uniforme su scala paneuropea è necessario considerare una serie di aspetti.

1.3.1 In primo luogo, si tratta di una modalità di trasporto a portata geografica limitata e che, contrariamente ad altri modi di trasporto quali la navigazione aerea e il trasporto stradale, non riguarda direttamente tutti i paesi dell'UE.

1.3.2 In secondo luogo, vi sono paesi importanti per la navigazione interna, e quindi anche per l'Europa, che però non fanno parte dell'UE.

1.3.3 In terzo luogo, solo attraverso un'azione politica comune si potrà pervenire al necessario adattamento delle infrastrutture per i corsi d'acqua interni, cosa che rientra nelle competenze nazionali di ciascuno Stato.

1.3.4 In quarto luogo è chiaro, vista l'eterogeneità delle condizioni naturali, delle infrastrutture e del volume del trasporto sulle vie navigabili interne, che non tutte le regole possono essere applicate nello stesso modo o con la stessa intensità per tutti i fiumi europei.

1.3.5 Gli aspetti summenzionati dimostrano che la riflessione sulla struttura della navigazione interna paneuropea deve in primo luogo assumere un carattere unico e specifico.

1.4 Come dimostrano le dichiarazioni adottate a margine delle conferenze ministeriali, la pressione politica per creare un regime paneuropeo esiste, ma non si è ancora tradotta in una realtà ben definita e consolidata. La conferenza ministeriale in programma nel 2006 in Romania dovrà mostrare in quale misura la volontà politica possa effettivamente trasformarsi in azione concreta.

1.5 La creazione di un regime giuridico uniforme e integrato non deve andare a scapito dell'elevato livello di protezione, sicurezza e uniformità nell'applicazione del diritto raggiunto in particolare per il Reno. È da attendersi che gli Stati aderenti alla CCNR invocino il mantenimento del cosiddetto «*acquis renano*» in caso di eventuale passaggio a un altro regime. Tale grado di sicurezza e questi «diritti acquisiti» si fondano anche sull'esistenza di relazioni strette e dirette con le imprese attive nel settore della navigazione interna.

1.6 In questo nuovo sistema sarà opportuno dedicare particolare attenzione alla politica sociale, spesso trascurata nelle norme vigenti in materia di navigazione interna in Europa. Le parti sociali devono essere pienamente coinvolte.

1.7 Alla luce di quanto precede, il CESE appoggia l'idea di creare un'organizzazione indipendente da istituire attraverso una convenzione che riunisca almeno le organizzazioni internazionali quali l'UE, gli Stati membri dell'UE interessati dalla navigazione interna, paesi terzi quali la Svizzera e i paesi terzi rivieraschi del Danubio. All'interno di un'organizzazione dotata di una tale convenzione, un'assemblea di ministri potrebbe assumere le decisioni politiche giuridicamente vincolanti e sovrintendere ai controlli nazionali. Tale organizzazione potrebbe non solo centralizzare tutte le conoscenze e competenze attualmente disponibili per i vari settori, ma anche provvedere a conservare quanto meno l'attuale livello di protezione e di sicurezza e a portare avanti il dialogo sociale settoriale.

1.8 Il CESE rinnova l'invito a tutte le parti interessate affinché continuino a operare nella direzione indicata, soprattutto per quanto riguarda il rafforzamento della cooperazione e l'istituzione di un'organizzazione indipendente, così come la si è descritta nel presente parere. Come già dimostra la sua partecipazione attiva a diversi forum sulla navigazione interna, anche il Comitato continuerà ad adoperarsi affinché ciò diventi quanto prima realtà. Quest'anno, in particolare, esso intende partecipare alle audizioni del Parlamento europeo sull'argomento e alla conferenza ministeriale sulla navigazione interna a livello paneuropeo prevista in Romania alla fine del 2006.

2. Introduzione

2.1 Il CESE ha esaminato la situazione della navigazione interna in Europa nel parere del 16 gennaio 2002 sul tema ***L'avvenire della rete transeuropea di vie navigabili*** e in quello del 24 settembre 2003 dal titolo ***Verso un regime paneuropeo della navigazione fluviale*** ⁽¹⁾. Quest'ultimo documento si sofferma sui punti critici della navigazione interna e insiste sulla necessità di armonizzare la normativa in materia tanto per gli aspetti di diritto pubblico quanto per quelli di diritto privato. Inoltre, affronta questioni quali l'ambiente, la sicurezza, la situazione occupazionale e la dimensione sociale: quest'ultimo aspetto, in particolare, è stato ulteriormente approfondito nel parere di iniziativa del settembre 2005 dal titolo ***La politica sociale in un regime giuridico paneuropeo sulla navigazione interna***.

2.2 Nel secondo parere citato, il CESE invita tra l'altro tutte le parti interessate a intensificare gli sforzi per consolidare ulteriormente l'integrazione dei regimi giuridici e l'uniformità del diritto della navigazione interna. L'armonizzazione dei Trattati, delle convenzioni e degli accordi bilaterali applicabili alle vie di navigazione interna nazionali e internazionali è infatti il presupposto necessario per promuovere la navigazione interna a livello paneuropeo.

2.3 I suddetti pareri fanno inoltre presente che lo stesso Comitato continuerà ad adoperarsi affinché l'applicazione di norme giuridiche integrate a tutte le vie di navigazione interna in Europa diventi al più presto realtà.

2.4 Questo impegno del Comitato si basa in primo luogo sul convincimento che la navigazione interna, essendo la modalità di trasporto relativamente più pulita e più rispettosa dell'ambiente, ed essendo dotata di un sufficiente potenziale di crescita, possa in futuro contribuire ampiamente a una gestione sostenibile dell'inevitabile crescita del volume dei trasporti.

2.5 Uno dei punti critici della navigazione interna riguarda l'esistenza in Europa di tre regimi giuridici diversi e parzialmente sovrapposti sul piano geografico.

2.6 Visto che di recente si è registrata una serie di sviluppi interessanti proprio su questo aspetto specifico, il Comitato ritiene utile e necessario elaborare un parere d'iniziativa più dettagliato sull'argomento.

⁽¹⁾ Rispettivamente GU C 80 del 3.4.2002 e GU C 10 del 14.1.2004.

3. L'attuale quadro istituzionale

3.1 Il parere del 24 settembre 2003 illustra i tre regimi vigenti in Europa: la convenzione di Mannheim riveduta per la navigazione sul Reno (1868), la convenzione di Belgrado relativa al regime di navigazione sul Danubio (1948) e l'*acquis* comunitario e le disposizioni dei Trattati CE in materia.

3.2 Alla **convenzione di Mannheim riveduta** aderiscono attualmente cinque paesi, di cui quattro Stati membri dell'UE (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e un paese terzo (Svizzera). L'istituzione nel XIX secolo del diritto di libertà di navigazione e di un regime uniforme e armonizzato per il Reno e i suoi affluenti ha portato al configurarsi di una sorta di mercato interno *ante litteram*, che è stato ed è tuttora di grande importanza per lo sviluppo economico dell'Europa.

3.3 Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, data la sua antichità, la CCNR è un'organizzazione estremamente moderna. Grazie a un piccolo segretariato, a un'estesa rete di esperti (nazionali) e a stretti contatti con le imprese della navigazione interna, essa è in grado di reagire rapidamente a qualsiasi evoluzione, garantendo un funzionamento ottimale e aggiornato del regime di navigazione sul Reno.

3.4 La CCNR dispone di competenze regolamentari e prende decisioni all'unanimità. I paesi aderenti alla convenzione di Mannheim sono tenuti, se necessario, a recepire le decisioni nella legislazione nazionale. Le competenze della CCNR vertono su materie quali le norme tecniche, gli equipaggi, la sicurezza, l'ambiente e la libertà di navigazione. La convenzione di Mannheim prevede che i firmatari assicurino la promozione della navigazione interna. La CCNR dispone di un potere giurisdizionale sulle controversie rientranti fra le competenze della convenzione di Mannheim.

3.5 La **convenzione di Belgrado** disciplina la navigazione sul Danubio. Gli Stati rivieraschi del Danubio firmatari della convenzione fanno parte della CD che, contrariamente alla CCNR, ha solo funzioni consultive e mira solo a disciplinare la navigazione internazionale sul fiume. Il cabotaggio (che per il Reno è disciplinato dalla convenzione di Mannheim) non rientra nel campo di applicazione della convenzione di Belgrado. Per quanto riguarda il Danubio, quindi, non si può parlare di palese uniformità del regime giuridico. Alla CD aderiscono attuali Stati membri dell'UE, paesi candidati dell'area balcanica e altri ancora (Moldavia, Russia, Serbia e Montenegro e Ucraina).

3.6 Il mercato interno creato con il **Trattato di Roma** del 1957 si è progressivamente esteso anche al settore della navigazione interna. La Commissione europea ha così acquisito competenze su materie quali le norme tecniche, gli equipaggi, l'ambiente e la sicurezza.

3.7 Nella pratica esiste una cooperazione, che tende per fortuna a intensificarsi, tra la CCNR, la CD e la Commissione europea, nel cui ambito è molto forte l'influenza della CCNR,

soprattutto in termini di esperienza e conoscenze tecniche. La collaborazione tra la Commissione e la CCNR ha ricevuto un nuovo impulso dalla conclusione dell'accordo di cooperazione del 3 marzo 2003, mentre quella con la CD riveste, almeno per il momento, un carattere più sporadico.

4. Recenti sviluppi

4.1 Nell'ottobre 2004, un gruppo di personalità indipendenti dell'Europa orientale e occidentale ha stilato una relazione che analizza il quadro istituzionale vigente in materia di navigazione interna a livello europeo e formulato raccomandazioni intese a consolidarlo ulteriormente. Si tratta di un'iniziativa dei Paesi Bassi, appoggiata da Germania, Belgio, Francia e Svizzera. Il gruppo di lavoro — diretto dall'ex ministro olandese dell'Economia ed ex vice primo ministro Jan Terlouw, e del quale fanno parte altre sette personalità provenienti da Austria, Belgio, Francia, Germania, Romania, Svizzera e Ungheria — si è autodenominato **gruppo EFIN (European Framework for Inland Navigation)** e ha prodotto una relazione dal titolo «**Un nuovo quadro istituzionale per la navigazione interna in Europa**».

4.2 Nella relazione, il gruppo EFIN constata che la navigazione interna possiede un potenziale enorme, ma nettamente sottovalutato. La navigazione interna è in grado di apportare un importante contributo al miglioramento del sistema europeo di trasporto merci. Il gruppo EFIN ritiene che il quadro istituzionale, oltre a non essere sufficiente per sfruttare al meglio il potenziale della navigazione interna in Europa, sia troppo debole per suscitare l'attenzione necessaria a livello politico in vista di un ulteriore sviluppo del settore.

4.3 Analogamente a quanto già raccomandato dal CESE nei pareri del 16 gennaio 2002 e del 24 settembre 2004, anche dalla relazione del gruppo EFIN emerge la necessità, per tutte le vie navigabili europee, di una maggiore armonizzazione in materia di norme tecniche, qualifiche, meccanismi di certificazione e condizioni di accesso al mercato. Il documento auspica inoltre la presenza di un organismo in grado di sostenere le azioni tese a migliorare le infrastrutture della navigazione interna, sviluppare le apparecchiature tecniche a bordo, promuovere l'innovazione e rafforzare le competenze professionali. Per aiutare la navigazione interna a superare gli ostacoli che ne rallentano lo sviluppo occorre un appoggio istituzionale attivo, ed è pertanto necessario creare una nuova struttura.

4.4 Per la creazione di tale nuova struttura, il gruppo EFIN ha esaminato una serie di opzioni, sempre in un'ottica paneuropea. La sua relazione raccomanda una più stretta cooperazione tra le istituzioni esistenti, soprattutto la CCNR, la CD e la Commissione europea, ma anche la Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN-ECE), il che però non è in sé sufficiente a dar vita a una nuova struttura.

4.5 Il gruppo EFIN esorta quindi a istituire un'**organizzazione europea per la navigazione interna**, con un mandato ampio tale da coprire tutti gli aspetti di questa modalità di trasporto. Tale organizzazione non dovrebbe scaturire da una nuova convenzione né, d'altro canto, le convenzioni e i regimi esistenti andrebbero in alcun modo modificati. La nuova organizzazione dovrebbe avere carattere evolutivo: dovrebbe cioè potersi adattare alle nuove esigenze e comprendere organi modulari capaci di agire indipendentemente l'uno dall'altro.

4.6 L'organizzazione dovrebbe inoltre articolarsi in tre componenti: un'assemblea politica (la conferenza dei ministri europei responsabili della navigazione interna), una struttura amministrativa (l'Ufficio europeo per la navigazione interna) e uno strumento finanziario (il Fondo europeo d'intervento per la navigazione interna). Per ulteriori dettagli si rinvia alla relazione del gruppo EFIN.

4.7 Si ricorda che, tra le possibili alternative, il gruppo EFIN ha ponderato con attenzione l'idea di creare un'agenzia comunitaria per la navigazione interna. Nella relazione esso si chiede anzitutto se esista una volontà politica sufficiente a tal fine, e considera che le agenzie di questo tipo non hanno competenze normative, bensì esecutive, di sorveglianza e di raccolta di informazioni. Inoltre, dato che numerose vie navigabili non sono soggette al diritto comunitario, tale agenzia avrebbe una portata geografica limitata. In definitiva il gruppo esprime parere sfavorevole su tale opzione.

4.8 Il 14 luglio 2005 la **Commissione europea** ha pubblicato un documento di discussione dal titolo **Piano d'azione europeo integrato per il trasporto su vie navigabili**, in cui menziona i settori in cui desidera migliorare tale modalità di trasporto e invita le parti interessate a esprimere le proprie osservazioni. Il 17 gennaio 2006 la Commissione ha poi pubblicato la comunicazione Naiades sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne, dal titolo *Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne* ^(?).

4.9 Accanto a numerose azioni incentrate su cinque settori strategici, la Commissione considera anche le possibilità esistenti per modernizzare la legislazione e adattarla alle future sfide. Per questo motivo la struttura organizzativa, che oggi appare frammentata e quindi scarsamente efficiente e priva di peso politico, deve essere ammodernata e migliorata. L'azione di adeguamento degli strumenti esistenti non può però prescindere dagli obblighi vigenti e dagli accordi internazionali: in altri termini, l'*acquis* esistente dovrà essere rispettato.

4.10 La Commissione fa presente che tale processo è già in atto e rimanda a tale proposito alla relazione del gruppo EFIN e alla propria raccomandazione del 1° agosto 2003 al Consiglio, intesa ad autorizzare l'adesione dell'UE alla CCNR ed alla CD. Precisa inoltre che attualmente sono all'esame quattro opzioni: a) intensificare la cooperazione tra le commissioni fluviali esistenti e la Commissione europea; b) far aderire l'UE alla CCNR e alla CD, c) creare un'organizzazione paneuropea della navigazione interna, d) attribuire all'Unione il compito di

promuovere lo sviluppo strategico della navigazione interna in Europa, nel rispetto degli interessi dei paesi terzi.

5. La navigazione interna paneuropea

5.1 L'idea di creare un regime paneuropeo della navigazione interna e stimolare così il trasporto per via navigabile in tutto il continente non è nuova e gode già di ampio sostegno. Tale intento era emerso infatti sin dalla conferenza ministeriale sul trasporto per via navigabile svoltasi a Budapest nel 1991, e anche la conferenza paneuropea sul trasporto fluviale, tenutasi a Rotterdam il 5 e 6 settembre 2001, era sfociata in una dichiarazione in cui i ministri invitavano ad accelerare la cooperazione europea, in vista di una liberalizzazione e di un potenziamento del trasporto fluviale. Tale dichiarazione contiene una serie di principi, obiettivi e azioni: uno dei principi è che l'armonizzazione non può avvenire a detrimento delle norme di sicurezza e di qualità attualmente in vigore, e che le condizioni sociali favorevoli — quanto meno quelle esistenti — vanno preservate. Nella dichiarazione i ministri sollecitano la creazione di un mercato paneuropeo del trasporto fluviale trasparente e integrato, basato sui principi della reciprocità, della libertà di navigazione, della concorrenza leale e della parità di trattamento degli utenti delle vie navigabili.

5.2 Oltre a incoraggiare gli sforzi esercitati ad esempio nel settore delle infrastrutture (che, come è noto, rientra nelle competenze nazionali), la dichiarazione di Rotterdam esorta la Commissione europea, la UN-ECE e le due commissioni fluviali a intensificare la cooperazione finalizzata ad armonizzare su scala paneuropea le norme tecniche, di sicurezza e in materia di equipaggio, e le incoraggia inoltre a collaborare per migliorare la formazione e l'addestramento professionale. Invita poi la UN-ECE, la CE, le due commissioni fluviali e la CEMT ad agire in stretta cooperazione per individuare entro fine 2002 gli ostacoli di ordine legislativo che si frappongono all'attuazione di un mercato armonizzato e competitivo del trasporto fluviale al livello europeo, e a proporre soluzioni per superarli.

5.3 Il Comitato osserva che la conferenza del 2001 ha dato vita a una proficua riflessione sul quadro istituzionale per la navigazione interna: a questo proposito segnala ad esempio il seminario dal suggestivo titolo *On the Move*, svoltosi a Parigi nel settembre 2005 e organizzato dalla CEMT, dalla UN-ECE e dalle commissioni fluviali.

5.4 Nel 2006 si terrà in Romania una nuova conferenza ministeriale che farà seguito a quella di Rotterdam.

6. Osservazioni

6.1 Il CESE ritiene che la relazione EFIN rappresenti un contributo prezioso al dibattito sull'aspetto istituzionale. Di particolare interesse sono le analisi ivi contenute, che il Comitato appoggia, ma dalle quali non è stata tratta la logica conclusione, visto che la soluzione proposta non sembra dotata di sufficiente forza vincolante. Inoltre, come nelle convenzioni e nei regimi esistenti, anche nella relazione EFIN sono state ignorate le considerazioni di politica sociale.

(?) COM(2006) 6 def.

6.2 Il Comitato si compiace del fatto che la Commissione, contrariamente al passato, lasci del tutto aperta la discussione sulle riforme istituzionali. Il fatto che essa disgiunga completamente questo aspetto dai cinque settori strategici rappresenta certamente un contributo importante a tal fine. Per quanto riguarda le opzioni proposte, il CESE fa osservare la necessità di un rafforzamento della cooperazione a breve termine, come raccomanda la Commissione nella prima opzione. Anche l'adesione della Commissione alla CCNR, a proposito della quale negli ultimi due anni il Consiglio non ha ancora preso nessuna decisione, può costituire una tappa importante di tale processo. Tuttavia, per raggiungere l'efficacia ricercata e suscitare maggiore attenzione sul piano politico, servono azioni più incisive.

6.3 Per quanto riguarda le altre due opzioni relative alla fase finale delle ristrutturazioni, cioè la creazione di un'organizzazione paneuropea della navigazione interna e una soluzione comunitaria, la Commissione si limita a enumerare vantaggi e svantaggi senza operare alcuna scelta, al fine di lasciare aperta la discussione.

6.4 Il CESE intende contribuire al dibattito esprimendosi sin d'ora a questo riguardo: pertanto, dopo aver soppesato le argomentazioni proposte, fa notare che a suo avviso la soluzione comunitaria, così come è presentata dalla Commissione, non coprirà tutto il territorio dell'Unione. Il regime del Reno e (in misura inferiore) quello del Danubio continueranno a esistere, cosa che implicherà un livello amministrativo supplementare e rafforzerà l'esigenza di coordinamento. Questa opzione richiede poi la conclusione di accordi con paesi terzi, il che può dare origine a divergenze. Cooperare con le commissioni fluviali significa in pratica che saranno la CCNR e la CD a fornire le conoscenze e le capacità necessarie: creare *ex novo* un bagaglio di conoscenze ed esperienze a livello comunitario significherebbe sovrapporsi alle attività già svolte dalle due commissioni fluviali, cosa che la Commissione desidera evitare.

6.5 Il CESE condivide invece le argomentazioni presentate dalla Commissione a favore dell'opzione di creare un'organizzazione paneuropea per la navigazione interna, all'interno della quale coopererebbero tutte le organizzazioni e i paesi europei interessati, compresa quindi l'Unione europea. Un'organizzazione di questo tipo sarebbe tale da accrescere il peso politico della navigazione interna e contribuirebbe a promuoverla sul piano strategico, favorendo l'armonizzazione della legislazione.

La generica affermazione secondo cui tale organizzazione deve essere finanziata dai contributi dei partecipanti è positiva nella misura in cui significa che allo sviluppo della navigazione interna contribuiranno, oltre all'UE, anche i paesi terzi.

6.6 Per quanto riguarda le argomentazioni addotte dalla Commissione contro questa opzione, si osserva che è vero che l'elaborazione e la ratifica di una convenzione richiederebbero molto tempo, ma d'altro canto questo processo è in realtà già iniziato e, con la sufficiente volontà politica, potrebbe essere portato a termine entro pochi anni. Il successo delle conferenze ministeriali sulla navigazione interna svoltesi nel 1991 e nel 2001 e la conferenza che si svolgerà quest'anno in Romania sono segnali positivi in tal senso. L'obiezione secondo cui una tale organizzazione opererebbe al di fuori del quadro comunitario verrebbe meno se a tale processo prendesse parte anche l'UE. L'effettiva attuazione delle decisioni prese dall'organizzazione può essere inoltre garantita attraverso una convenzione, come già avviene con la convenzione di Mannheim riveduta per la navigazione sul Reno.

6.6.1 Al recente convegno sulla navigazione interna (*Inland Navigation Summit, Industry Congress*), svoltosi a Vienna dal 13 al 15 febbraio 2006, la Commissione europea ha addotto un altro argomento contro la convenzione, il fatto cioè che il trasporto per via navigabile interna rientra completamente nelle competenze dell'UE e che tale responsabilità non può essere trasferita in virtù di un'altra convenzione internazionale. A questo proposito si dovrebbe osservare che il trasporto per via navigabile interna in Europa è adesso caratterizzato dal fatto che, ai sensi della convenzione riveduta di Mannheim, determinati poteri, soprattutto relativi alla navigazione sul Reno, sono riservati agli stati rivieraschi del Reno. È inoltre vero che i paesi terzi desiderano essere coinvolti in un regime giuridico europeo, per il quale però l'UE, ovviamente, non può essere competente.

6.6.2 Optare per la convenzione significherebbe quindi che anche i paesi terzi potrebbero rientrare nello stesso regime giuridico. Si potrebbe ipotizzare la creazione di camere fluviali dotate di poteri differenziati. Nelle acque UE continuerebbe a trovare piena applicazione la legislazione UE sulla navigazione interna. Il principale vantaggio di tale opzione consisterebbe nella possibilità di affrontare e risolvere le questioni paneuropee, nonché di stabilire, attraverso la convenzione, nuove competenze, ad esempio nel campo delle infrastrutture.

Bruxelles, 21 aprile 2006

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne-Marie SIGMUND