

THE AVIATION & MARITIME JOURNAL

Novità dal mondo del trasporto aereo e marittimo

Università degli Studi
di Bologna



Sede di Forlì
Sede di Ravenna

Corso di Laurea in Ingegneria
Aerospaziale
Corso di Laurea per Operatore
Giuridico d'Impresa

SOMMARIO

Sezione Aerea

**Chiaro-scuri della riforma del sistema
aeroportuale e dei suoi dintorni**
pagg. 1-7

**Who should pay for damage
and injuries on the ground
caused by civil aircraft**
pagg. 7-8

**L'accordo aereo bilaterale sui servizi
di trasporto aereo tra gli Stati Uniti
d'America e la Comunità Europea**
pagg. 8-9

Osservatorio Legislativo
pagg. 10-16

Rassegna Giurisprudenziale
pag. 16

Sezione Marittima

**Politiche Intermodali nell'Unione
Europea A 27: Il Programma "Marco
Polo II" (2007-2013)**
pagg. 16-19

Osservatorio Legislativo
pagg. 19-21

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 22-24

Materiali
pag. 24

Chiaro-scuri della riforma del sistema aeroportuale e dei suoi dintorni

di Mario Sebastiani*

The article outlines the bill for the reform of the Italian air transport industry, that is, the rationalisation of the airport sector with a re-ordering of the criteria for the classification of airports, site specific incentives and the creation of co-ordinated airport systems. Moreover the article examines the redefinition of the procedures for the granting of licenses for airport management and in particular the differentiation in duration according to airport typology, investment plans and market positioning (by public participation). Lastly, the author takes on the issues connected to the reform of fees, taxes and remuneration based on efficiency and non-discrimination including: subjection to the regulations, system requirements, profit margins, relevant costs and revenues, the treatment of public investment and royalties and night surcharges.

Continua a pagina 2

* Professore ordinario di Economia Politica,
Università di Roma "Tor Vergata".

Who should pay for damage and injuries on the ground caused by civil aircraft?

Flawed proposals for revision of the 1952 Rome Convention

by Harold Caplan*

The 9/11 attack on the United States stimulated a fresh look at the possibilities of reaching international agreement on liability for damage and injuries on the ground caused by civil aircraft. The most recent, possibly relevant, agreement on this topic is the 1952 Rome Convention which applies only to aircraft in one Contracting State which cause damage to third parties in another Contracting State – subject to limits which have always been well below those normally insured.

The International Civil Aviation Organisation [ICAO] set up a special study group to prepare a revised

Continua a pagina 7

* Former Legal Adviser of the International
Union of Aviation Insurers.

Politiche Intermodali nell'unione Europea A 27: Il Programma "Marco Polo II" (2007-2013)

di Alberto Cozzo*

On 15th July 2004 the Commission presented a proposal COM (2004) 478 to establish a second, significantly expanded "Marco Polo" programme from 2007 onwards. Relying on the proven mechanisms of the current programme, Marco Polo II includes new actions such as motorways of the sea and traffic avoidance measures. The programme, which will have a budget of € 400 million for 2007-2013, has been extended to countries bordering the EU. The Commission estimates that every € 1 in grants to Marco Polo will generate at least € 6 in social and environmental benefits.

1. Intermodalità: una necessità per un sistema di trasporto migliore

Nel prossimo decennio il sistema di trasporto in Europa dovrà affrontare sfide considerevoli. Due cifre chiave illustrano questa situazione. Nel lungo periodo

Continua a pagina 16

* Esperto TAIEX (Technical Assistance Information Exchange Unit).



Continua dalla prima pagina

(Chiaro-scuri della riforma del sistema aeroportuale ...)

1. - Il recente **disegno di legge delega di riforma del trasporto aereo** nazionale va ad aggiungersi ad altri provvedimenti presentati dal Governo per riordinare altri settori, da quello di Bersani sull'energia a quello della Lanzillotta sui servizi pubblici locali. Il d.d.l., ritengo, assorbe l'omonimo Atto di indirizzo varato pochi giorni prima dal Consiglio dei ministri, migliorandone contenuti e forma: ha taglio meno dirigista, è più rispettoso dei vincoli comunitari e ripara alla *gaffe* che vedeva la riforma dell'intero settore come parte della strategia di risanamento di Alitalia (la quale, per quanto importante, è bene ricordare che rappresenta una delle compagnie operanti sul suolo italiano). Il d.d.l. è a sua volta oggettivamente integrato da quello, appena approvato dal Governo, di riforma delle Authorities e di istituzione dell'**Autorità indipendente per i trasporti**. Ne segue che la regolazione economica, che il d.d.l. sottraeva all'ENAC affidandola a un "*soggetto in-*

dipendente dagli interessi regolati" sarà di competenza di un organismo che dovrà essere indipendente anche dall'Esecutivo, in tal modo sperabilmente ponendo fine a una "anomalia italiana": la quale, per la verità, non consiste nella assenza di una Autorità indipendente ma nella presenza di troppe "autorità" di settore titolate a dire la propria, spesso a competere fra di loro, spesso a portare istanze contraddittorie, normalmente a rimpallarsi responsabilità, sempre a bloccare i processi di regolazione del mercato. Ben venga dunque l'Autorità indipendente e ben venga il riordino del settore. Ad alcune condizioni, tuttavia. In realtà di obiettivi di liberalizzazione e di privatizzazione nel d.d.l. vi è ben poco di esplicito. Non che io sia fautore a oltranza dell'una e delle altre (anzi! mi viene a volta di pensare), ma il contesto generale della discussione di politica industriale nel nostro Paese è questo e la materia non la si dovrebbe a mio avviso eludere. A meno che si tratti di un silenzio "significativo".

2. - Al di là dell'assetto istituzionale, sul quale è intervenuto il d.d.l. sull'Autorità, l'aspetto più qualificante sembra quello della **razionalizzazione del mondo aeroportuale**, portandolo a "sistema": riordino dei criteri di classificazione degli aeroporti, incentivazione di vocazioni specifiche di ciascun sito, creazione di sistemi aeroportuali, anche coordinati. Sotto il profilo industriale non posso che condividere un orientamento teso a creare specializzazioni (attraverso le concessioni, ritengo), che peraltro avevo contribuito a tratteggiare nel PGT nel 2000 (1). In effetti in Italia vi sono aree con una densità abnorme di aeroporti e considerazioni di efficienza vorrebbero che si arrivasse a qualche forma di consolidamento: attraverso la chiusura di

alcuni (ipotesi alquanto improponibile) o il coordinamento via attribuzione di vocazioni.

La difficoltà è che bisogna fare i conti con il quadro normativo comunitario, sempre sospettoso che dietro le misure nazionali si celino intenti anti-concorrenziali e che prevede la piena libertà di ogni vettore con licenza comunitaria di attivare i collegamenti e di utilizzare gli aeroporti aperti al traffico commerciale. E che limita ai soli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale il diritto degli Stati di intervenire nella ripartizione del traffico: laddove i sistemi aeroportuali italiani riconosciuti dall'UE sono solo due, quello romano e quello milanese, Orio al Serio incluso. Dubito che vi sia a Bruxelles vena favorevole a riaprire la partita e a riconoscerne altri. Un diritto peraltro che, anche se circoscritto a due soli sistemi, è soggetto a molte condizioni, e il cui esercizio – le vicissitudini vissute dai decreti Burlando e Bersani per Linate stanno a testimoniarlo – è reso quantomeno arduo da una cospicua messe interessi.

Se poi la previsione venisse letta alla luce di quella contenuta nell'Atto di indirizzo (mirante al "*sostegno per gli investimenti finalizzati al potenziamento della organizzazione aeroportuale a supporto dei vettori con maggiore vocazione territoriale*") allora dovremmo munirci di più di un ombrello per ripararci dai temporali provenienti da Bruxelles.

Purtroppo fino a poco tempo fa – "regnanti" le linee-guida della Comunicazione COM 1994 350 ("*Applicazione degli articoli 92(87) e 93 (88) del Trattato CE e dell'articolo 61 dell'Accordo SEE agli aiuti di stato nel settore dell'aviazione*"), che sostanzialmente sottraevano gli investimenti pubblici negli aeroporti alle norme sugli aiuti di Stato – la leva di politica industriale avrebbe potuto consistere nel finanziamento selettivo degli investimenti, ma le Linee guida in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e allo *start-up* di nuovi col-

(1) "Lineamenti per la riforma e lo sviluppo del sistema italiano del trasporto aereo", Appendice A08 al PGT, luglio 2000.

... Continua

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Franco Persiani, Alfredo Roma, Mario Sebastiani, Greta Tellarini, Stefano Zunarelli,

Francesca De Crescenzo

HANNO COLLABORATO:

Harold Caplan, Alberto Cozzo, Nicola Ridolfi, Mario Sebastiani

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Alessio Quaranta, Alessio Totaro, Alessandro Tricoli

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì
E-mail: theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002



Continua ...

legamenti, emanate dalla Commissione nel dicembre 2005, riavvicinano la materia al normale alveo della disciplina sugli aiuti. Insomma, condivido l'ispirazione industriale del d.d.l. (non la formulazione datane dall'Atto di indirizzo) ma temo che non vi siano molte cartucce da utilizzare direttamente sul bersaglio.

3. - Altro punto qualificante è la ridefinizione dei **procedimenti di rilascio delle concessioni** di gestione aeroportuale, in particolare la previsione di durate differenziate in relazione alla tipologia degli aeroporti e ai piani di investimento e, soprattutto, quella di procedure concorsuali di collocamento sul mercato di partecipazioni pubbliche.

Sono anni che mi spendo ad argomentare che la ragione di fondo che rende positiva la concorrenza per il mercato sta nel fatto che la gestione dei servizi concessi è svolta da soggetti selezionati in base a una procedura competitiva, attraverso la quale – capacità taumaturgiche del mercato! – “vince il migliore”. Poco importa poi, a mio avviso, se questi soggetti acquisiscono la gestione in virtù di una procedura competitiva avente per oggetto l'affidamento della concessione oppure la cessione della proprietà (del controllo) di una società che è già in possesso di una concessione, a patto che – in entrambi i casi – siano rispettate alcune condizioni:

- a) i contenuti della concessione siano adeguati prima dell'esperimento della gara, sì da riflettere gli interessi generali che debbono tutelare, in termini di obblighi di investimento e di servizio, qualità, ecc.;
- b) pre-esista un sistema di regole chiaro, trasparente ed efficace, e un organismo pubblico dotato di autorevolezza e di poteri tali da imporne il rispetto;
- c) la durata della concessione sia certa, senza riserve di prolungamento su cui l'acquirente ritenga di poter fare conto in sede di privatizzazio-

ne (2), e sia sufficientemente breve da assicurare che la concorrenza per il mercato non sia “una tantum”; l'argomento spesso dichiarato che la durata debba essere in funzione dei programmi di investimento accollati al concessionario è un non senso, posto che, mutuando la direttiva Costa-Ciampi, il Codice della navigazione prevede oggi il riscatto della quota non ammortizzata degli investimenti a carico del subentrante nella concessione aeroportuale, al momento in cui questa verrà a scadenza; la durata non influisce quindi sulla possibilità di recupero degli investimenti realizzati dal concessionario ma sul “plus-valore” (mi si consenta il termine un tantino obsoleto) della concessione o della società posta in vendita, il che è tutt'altra questione e grava sul concedente o sul venditore;

d) la cessione proprietaria comporti il trasferimento del controllo.

In altre parole, sotto le condizioni indicate, le due soluzioni appaiono equivalenti. L'unica differenza sta nel beneficiario finanziario dell'operazione: il concedente-Stato, in caso di affidamento competitivo della concessione, l'azionista pubblico (per lo più Regioni, Enti locali e altri organismi assimilabili) in caso di cessione della

(2) Si veda al riguardo l'art. 10 n. 57/2001, già citata, che sancisce *ex post* (in un modo che oggi verrebbe di chiamare “tombale”) la validità delle proroghe delle concessioni già “dichiarate” nel corso di procedure di dismissione di partecipazioni pubbliche: “L'articolo 14, commi 3 e 4 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359” (relativi alla proroga per un periodo non inferiore a venti anni delle concessioni in essere) “si applica (...) ai soggetti (...) la cui proroga sia stata dichiarata, all'entrata in vigore della presente legge, nei prospetti informativi di vendita di partecipazioni dirette o indirette dello Stato (...)”.



proprietà. Ne segue che la seconda opzione comporta un trasferimento di risorse fra finanza centrale e finanza neutrale, con effetto neutro sulla finanza complessiva: anzi, a ben vedere, con effetti probabilmente positivi, posto è da prevedere che i venditori siano più attenti del concedente a massimizzare gli introiti.

Soprattutto, la soluzione della concorrenza nel mercato via cessione della proprietà (almeno del controllo) è perseguibile, mentre l'altra non lo è nei fatti: in forza di affidamenti concessori tramite gare, infatti, gli azionisti degli aeroporti (oggi in prevalenza Regioni e EELL) potrebbero trovarsi in mano una scatola vuotata di ogni valore.

Un ultimo punto a mo' di completezza: sotto il profilo della concorrenza per il mercato, non importa se il nuovo affidatario o il nuovo proprietario siano soggetti privati o soggetti pubblici: ciò che conta è che sia stato selezionato con una procedura competitiva.

4. - Ultimo *item* che preme considerare qui è la **revisione della normativa in materia di diritti**, tasse e corrispettivi aeroportuali in genere, secondo criteri di efficienza e di non discriminazione. Suggestirei al riguardo alcuni spunti di riflessione.

4.1 - Il primo riguarda il **perimetro degli aeroporti da sottoporre o da sottrarre alla regolazione**. Fino a un anno fa, tutte le società aeroportuali erano assoggettate (si fa per dire) a regolamentazione ex Delibera CIPE 86/2000. Ora lo sono (sempre per dire) ex legge sui “requisiti di sistema”. L'assunto secondo il quale le infrastrutture rappresentano in blocco e per sempre *essential facilities* – monopoli naturali da regolamentare in via permanente – va sottoposto a qualificazioni, tenuto conto che il mercato evolve nel tempo e con esso lo stato della concorrenza.

Un esempio efficace riguarda proprio gli aeroporti, mondo variegato

... Continua



Continua ...

nel quale convivono realtà quasi-monopoliste con altre che competono le une con le altre. La densità di aeroporti in Italia è tale che nel raggio di poche decine di chilometri si trovano più aeroporti regionali in concorrenza fra di loro. Il fenomeno delle compagnie *low cost* ha contribuito ad accrescere questa situazione, posto che esse hanno un bacino geografico di utenza assai più ampio di quelle IATA, tale da permettere loro di scegliere con un notevole grado di libertà e di indifferenza fra più aeroporti. Molti aeroporti regionali devono il loro sviluppo o il loro declino alle decisioni di tali compagnie, il che finisce per trasferire sul lato della domanda la posizione dominante normalmente associata al "monopolista" aeroportuale.

In queste condizioni appare essenziale che la futura Autorità, meglio se in concerto con l'Autorità antitrust, svolga analisi di mercato per verificare dove la regolazione debba essere mantenuta *ex ante*, in termini di orientamento al costo, e dove sia invece preferibile sia impostata in modo *soft*, come vigilanza *ex post* del rispetto dei principi di equità, ragionevolezza e proporzionalità. Ciò anche tenendo conto che il riconoscimento di un maggior grado di libertà tariffaria a quanti si trovino nelle condizioni indicate sopra può favorire la concorrenza potenziale. L'astenersi da una regolazione *ex ante* può rappresentare in sé una forma di regolazione pro-concorrenziale, come del resto dimostra l'orientamento della UE sui mercati emergenti nelle comunicazioni. Insomma, la regolazione andrebbe applicata previa analisi di impatto e solo allorché i benefici superino i costi.

Sotto questo profilo, la "scorciatoia" ipotizzata dalla Commissione europea con la recente proposta di Direttiva sugli *airport charges*, mirante a sottoporre a un regime diverso e meno stringente gli aeroporti con meno di un milione di unità di traffico (così come l'analoga previsione della legge 248/2005) rappresentano a mio

avviso *proxy* imperfetti del criterio enunciato: in primo luogo, poiché è probabilmente vero che gli aeroporti minori non possiedono grande forza contrattuale, ma ciò non esclude che rivestano posizione dominante in senso antitrust; in secondo luogo, poiché altri aeroporti, anche con traffico maggiore, possono invece non avere posizione dominante in senso proprio sul proprio mercato rilevante, e pertanto andrebbero sottratti alla regolazione e "consegnati" all'Autorità antitrust.

4.2 - Il secondo spunto riguarda la legge sui **requisiti di sistema** (la legge 248/2005) che, come mi è capitato di dire in innumerevoli occasioni, associa buoni principi con soluzioni difficilmente applicabili e per certi versi ingiuste. In quanto segue si fa riferimento alla bozza di Delibera attuativa della legge, "databile" ottobre 2006.

I buoni principi sono che:

- laddove manca la concorrenza (nel e per il mercato) è verosimile che sorgano rendite strutturali, e che le rendite vadano almeno in parte restituite alla collettività: di qui la norma che prevede che il "margine" commerciale contribuisca a sussidiare i diritti, di qui l'eliminazione delle royalties sul carburante, di qui la cancellazione delle maggiorazioni notturne;
- è corretto che parte del costo degli investimenti finanziati con fondi pubblici possa, sotto determinate condizioni, contribuire alla formazione dei corrispettivi soggetti a regolazione.

Mi limiterò qui a sollevare solo alcuni punti.

4.3 - Perimetro del margine. Stabilisce il nuovo testo della bozza di Delibera attuativa che vanno "*inclusi nel novero dei servizi il cui reddito è destinato alla riduzione dei diritti ae-*

roportuali tutti i servizi per i quali è configurabile una qualche forma di rendite di localizzazione o di monopolio per il gestore aeroportuale, che discendono dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi". I servizi in questione sono quelli "svolti nell'ambito del sedime aeroportuale" e quelli che "ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all'interno dello stesso, e per i quali è possibile l'esercizio da parte dei gestori di una qualche forma di controllo all'accesso alle infrastrutture".

Da notare che il requisito per la sotmissione alla norma è che i servizi generino rendite di localizzazione o rendite di monopolio, ciò che fa ritenere che si intenda di fattispecie diverse.

Nulla quaestio, ovviamente, per le rendite di monopolio (salvo le difficoltà di definire il perimetro, di cui dirò poi), derivanti dall'uso esclusivo di infrastrutture o da limitazioni all'accesso di esse: infrastrutture che debbono configurarsi come essential facilities, non duplicabili da terzi all'esterno del sedime aeroportuale, intendendo per tale concetto la indisponibilità, presente e prospettica, di strutture alternative volte a permettere l'offerta di servizi sostituibili.

Va da sé che l'esistenza o meno di una componente di rendita, e la sua misura, dipendono dal *benchmark* di riferimento, vale a dire, dal differenziale fra la redditività effettiva o prospettica e lo standard assunto come "*equa remunerazione del capitale*".

Per le attività *aviation* tale standard viene fissato con il criterio del *wacc/CAPM*; ad esse viene riconosciuto un costo del capitale contenuto in quanto la regolazione, da un lato, si applica a servizi sottratti alla concorrenza e, dall'altro, pone per ipotesi al riparo da rischi di prezzo (e, oltre determinati *range*, di traffico), in tal modo instaurando un *trade-off* fra sicurezza e remuneratività.

... Continua





Continua ...

Per le attività commerciali le rendite derivano dalla subconcessione di spazi a operatori terzi operanti sul sedime servizi commerciali (l'uso di spazi per servizi aviation è soggetto a regolamentazione) e da attività svolte in proprio dal gestore in concorrenza con terzi subconcessionari (3). Anche per questo tipo di servizi sembra tutto sommato appropriato utilizzare come *benchmark* il wacc assegnato ai servizi regolamentati.

Più complesso invece individuare *benchmark* significativi qualora gli operatori terzi svolgano la propria attività al di fuori del sedime. È questo il caso che ricorre per le rendite da localizzazione: il gestore non può estrarre rendite da subconcessioni ma può ottenere guadagni differenziali dallo svolgere all'interno del sedime attività che i concorrenti sono costretti a offrire al di fuori di esso: tipicamente il caso dei parcheggi.

Se si vuole salvaguardare il principio di non discriminazione, sorgono due questioni:

- a) la prima è quella di definire il mercato rilevante – geografico e del prodotto (es. lunga vs. breve sosta – per accertare se e in che misura la localizzazione “faccia la differenza” (4); inoltre va accertato se l'auto privata, i mezzi pubblici o i familiari compiacenti costituiscono una valida alternativa);
- b) la seconda è di individuare il *benchmark* di redditività più appropriato; è arcinoto che i par-

(3) Il caso più immediato è quello dei servizi food & beverage. In regime di concorrenza per l'accesso agli spazi, a lungo andare la rendita degli operatori viene “risucchiata” dai gestori aeroportuali con i canoni di subconcessione. Ciò vale anche per il gestore che gestisca in proprio tali attività, il costo opportunità degli spazi “concessi a se stesso” incorpora la componente di rendita del servizio.

(4) È molto frequente il fiorire di parcheggi privati immediatamente al di fuori dei sedimi aeroportuali, con un forte grado di sostituibilità specie nel caso di aeroporti centrali (vedi Linate, Napoli, Pisa, ecc.).

cheggi (qualunque parcheggio) sono business altamente redditizi, tali da generare una redditività che possiamo anche definire “rendita”, se paragonata alla redditività media di investimenti immobiliare/industriali (chiamiamolo wacc per capirci); parità di trattamento vorrebbe però che la “rendita” tassabile del gestore non fosse determinata in base a un astratto “wacc” ma confrontandola con quella ottenuta dai concorrenti; la rendita da localizzazione è la ricardiana rendita differenziale rispetto ad attività similari.

Va detto che il documento recepisce in qualche misura questo punto, laddove stabilisce che “*si ritiene che debbano essere escluse le attività svolte in regime di piena concorrenza con terzi, per le quali il gestore può dimostrare l'insussistenza di rendite di localizzazione e di forme di limitazione all'accesso delle infrastrutture. Tali attività vengono individuate in base al contesto di mercato specifico dei diversi aeroporti sussistente all'atto della stipula del contratto di programma*”. La domanda rilevante è: chi svolge (chi è in grado di svolgere) l'analisi antitrust, per di più su quaranta aeroporti? Chi definisce il benchmark della rendita “concorrenziale”? In quanto tempo?

Aggiungo che se la rendita proviene dalla assenza di concorrenza nel oppure per il mercato, alcune operazioni di privatizzazione realizzate negli anni passati (ad esempio, AdR, Gesac, SAVE) sono passate attraverso il vaglio della concorrenza per il mercato, e una procedura competitiva di cessione della proprietà, se “funziona”, dovrebbe far sì che le rendite attese siano incassate dal venditore.



Infine la bozza di delibera “stiracchia” un po' la legge 248/2005, interpretando il concetto di margine come rendita. Sebbene la cosa sia più che corretta sotto il profilo regolatorio, sono da attendersi contestazioni da parte delle compagnie aeree, posto che la nozione di margine è alquanto vaga (margine operativo loro, risultato operativo, risultato prima o dopo le imposte?) ma difficilmente la si può estendere alla rendita. Insomma, meglio sarebbe stato attenersi alla legge, magari interpretando il margine come risultato prima delle imposte, oppure (ancor meglio) modificarla prevedendo vie diverse di scrematura della rendite, quali il divieto di trasferire sui corrispettivi regolamentati il canone concessorio.

4.4 - Costi e ricavi pertinenti. Il documento (par. 4.1) stabilisce che il margine di contribuzione viene determinato come differenza fra “*ricavi e altri proventi conseguiti a qualsiasi titolo*” in relazione alle attività non regolamentate e i costi pertinenti ad esse, includendo in questi ultimi il costo del capitale (wacc per capitale investito netto).

Più questioni vanno rilevate:

- a) quanto ai ricavi, nella precedente stesura del documento venivano espressamente incluse le “*plusvalenze da cessione di attività svolte sul sedime all'anno base*”, previsione assolutamente abnorme, tenuto conto che il margine fissato per l'anno base viene mantenuto per tutto il periodo regolatorio, mentre le plusvalenze da cessioni sono per definizione “*ricavi una tantum*”; il riferimento alle plusvalenze è stato cancellato nel testo attuale, ma il richiamo “*a qualsiasi titolo*” fa pensare a qualche riserva mentale;
- b) quanto ai costi, i quali debbono essere “*pertinenti*” ai servizi, il discorso è più complesso; la logica della distinzione fra servizi re-

... Continua



Continua ...

golamentati e servizi non regolamentati è che

- (i) il prezzo dei primi deve essere orientato ai costi e i costi devono essere pertinenti;
 - (ii) per i secondi, i costi del gestore possono anche essere "non pertinenti", purchè coperti con introiti di mercato (cioè non regolamentati); credo nessuno (salvo il fisco o i soci) possa questionare se una società spende troppo per rappresentanza, sponsorizzazioni, sviluppo marketing, ecc., a condizione che non finanzia questi costi a carico degli utenti; ad esempio, molti aeroporti finanziano con proventi commerciali incentivi per attrarre traffico, specie di compagnie *low cost*; fatto salvo il rispetto degli artt. 81, 82 e 87 del Trattato, la pratica è consentita e addirittura promossa dall'UE, a condizione che sia finanziata con proventi non regolamentati; è ovvio che si tratta di costi che non sono strettamente pertinenti ai servizi commerciali, ma sono costi di sviluppo;
 - (iii) in conclusione, è sbagliato applicare restrittivamente (alla stregua dei servizi regolamentati) il criterio di pertinenza ai costi dei servizi commerciali: sono pertinenti tutti i costi aeroportuali, esclusi quelli portati a tariffe regolamentate ed esclusi quelli relativi a servizi estranei alla gestione caratteristica dell'aeroporto.
- c) considerazioni analoghe valgono per il calcolo del capitale investito:
- (i) per le attività regolamentate, il criterio deve essere quello del costo storico netto delle immobilizzazioni;
 - (ii) per le altre attività, non può che essere il residuo capitale netto (escluse partecipazioni in società non core business), incluse partite quali avviamento, *goodwill* o altro; infatti, la ratio che porta ad escludere questi

cespiti dalla RAB è che essi derivano da valutazioni di mercato, scaturiscono spesso da operazioni che rientrano nella logica del rischio di impresa; la società e i soci sono liberi di effettuare gli investimenti che ritengono, assumendosene i rischi e senza farli gravare sugli utenti, vale a dire, ripagandosi (se ci riescono) con le attività non regolamentate; nel momento stesso in cui queste ultime sono assoggettate alla pseudo-regolazione del trasferimento del margine, potrebbero trovarsi senza copertura, a meno che la loro "RAB" includa anche tali cespiti.

4.5 - Ammissibilità a costi degli investimenti pubblici.

È a mio avviso la parte più debole e confusa. In sintesi, si distingue fra società con socio privato e società a controllo totalmente pubblico (interpreto: 100% del capitale in mano pubblica – non credo vi siano casi rilevanti in Italia). Per i primi, sono ammissibili a RAB, a costo storico, le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, purchè i relativi stanziamenti siano avvenuti "precedentemente alla data di primo ingresso nel capitale delle società di gestione di soggetti non pubblici o a controllo non totalmente pubblico", o di primo affidamento della concessione".

Nonostante il tempo trascorso dalla prima stesura la previsione seguita a essermi oscura:

- (i) in primo luogo, cosa si intende per "primo ingresso"? Quasi tutte le società di gestione hanno da sempre soci privati, magari con partecipazioni assolutamente trascurabili (vedi SEA); e poi: "controllo non totalmente pub-

blico"; il controllo c'è o non c'è; se invece si intende "proprietà non totalmente pubblica", questo significa che i benefici dell'ammissibilità a RAB degli investimenti dello Stato si estendono al caso di un passaggio di mano da una società pubblica a una quasi totalmente pubblica? Magari pure da privato a pubblico?

- (ii) ma anche seguendo la linea del documento, è sufficiente che un privato acquisisca una qualche partecipazione in una società per far integralmente scattare il beneficio? Spererei proprio di no;
- (iii) la previsione vale anche in caso di "primo affidamento"; ancora: cosa vuol dire "primo"? Quale che sia la modalità dell'affidamento? Spero di no: almeno che sia per gara, eventualità che sappiamo – per legge – remota!

Le società a "totale controllo pubblico", invece, ricevono un trattamento diverso: dal momento che non ricorrebbero il profilo di ingiustificato arricchimento privato, per esse il regime di tariffazione degli investimenti dello Stato si può tranquillamente applicare ("entro i limiti previsti dalla normativa in tema di aiuti di Stato"). Si può eticamente convenire sul principio, ma sotto il profilo regolatorio la proposta sembra altamente questionabile, così come mi sembra fuori discussione che presenti rilievi (diciamo così) delicati sotto il profilo del diritto della concorrenza.

Peraltro, come anticipavo, non esistono in Italia casi rilevanti di società 100% pubbliche. La stessa SEA ha una partecipazione trascurabile di soci privati: con il che, questa ed altre società potrebbero essere indotte a riacquistare le partecipazioni private, incassare i benefici dell'essere 100% pubbliche e (magari) riprivatizzarsi!

4.6 - Le "misure cautelari": royalties e maggiorazioni notturne. La legge sui requisiti di sistema contiene alcune misure che, mutuando il lessi-

... Continua





Continua ...

co dello strumento antitrust, possiamo definire cautelari, tanto è vero che sono entrate immediatamente in vigore. La ratio della norma si basa sul presupposto che a tali introiti non corrispondano costi di qualsivoglia tipo e che dunque si tratti integralmente di rendite. Presupposto che può essere del tutto, parzialmente o in nessuna misura fondato, ma che andrebbe accertato tempestivamente ad evitare ingiuste penalizzazioni. In caso di documentata esistenza di costi, anche parzialmente, a fronte dei ricavi cessanti, equità vorrebbe che se ne prevedesse il recupero in un successivo periodo.

Chi scrive si è sempre "scagliato" contro l'istituto delle royalties e contro la frequente opacità della contabilità delle società di gestione. Tuttavia, giova ricordare che la normativa e la giurisprudenza comunitaria della concorrenza (mutate anche dal decreto Bersani di luglio) sottopone la possibilità di intraprendere misure cautelari a una serie di condizioni molto stringenti e a garanzie procedurali, quali:

- a) la probabile sussistenza di una infrazione;
- b) un danno grave e irreparabile alla concorrenza;
- c) la necessità di intervenire di urgenza, posto che non sarebbe possibile porre rimedio al danno al completamento del normale procedimento;
- d) la proporzionalità della misura;
- e) la non rinnovabilità o prorogabilità della misura;
- f) l'eccezionalità e l'obbligo di adeguata motivazione, in caso di assenza di preventivo contraddittorio.

Ebbene, sarebbe vano tentare di trasporgere quanto sopra nella lettura della legge 248/2005 e della bozza di delibera attuativa. Nessuno dei requisiti indicati – salvo i primi due, relativamente alle royalties sul carburante e sul catering – sembra es-

sere presente; opinabili sono l'irreparabilità, la necessità e l'urgenza. È invece indiscutibile: (i) che manchi il requisito di cui al punto e), posto che le misure, lungi dall'essere apertamente rinnovate, sono prorogate *sine die*, fino ai contratti di programma che le difficoltà di definire la delibera attuativa e i ricorsi presentati dai contro-interessati rendono un miraggio; (ii) che manchi anche la condizione di proporzionalità, tenuto conto che nessun ristoro sembra previsto; (iii) che sia mancato ogni preventivo contraddittorio con le parti interessate e che vi sia stato difetto di motivazione. Non mi addentro sulle contro-proposte, che potranno eventualmente – per generosità dell'editore – essere oggetto di un altro intervento.

Continua dalla prima pagina

(Who should pay for damage and injuries on the ground...)

version of the 1952 Convention. The results of that group's work are expected to be submitted this year to ICAO's Legal Committee to prepare text for a Diplomatic Conference.

The current proposals of ICAO's Special Group include the following main features for possible international agreement:

- (a) Two unlinked Conventions:
 - one dealing with aircraft accidents;
 - the other dealing with the consequences of 'unlawful interference' with aircraft [ie terrorism].
- (b) A State which adopts one of these Conventions would not be obliged to adopt the other.
- (c) In the 'Accident Convention' the aircraft operator's liability to compensate third parties on the ground (persons and property) would be governed by provisions based on those applicable to pas-

sengers in the 1999 Montréal Convention.

- (d) The Accident Convention would not apply in the event of 'unlawful interference' with the aircraft [i.e. 'terrorism'].
- (e) The separate, unlinked, Convention [the 'Terrorist Convention'] – dealing with unlawful interference with the aircraft has two layers of liability:

– A primary layer of no-fault liability to be insured by aircraft operators with strict limits based on aircraft weight [actual limits will be determined by the Diplomatic Conference; meanwhile the current basis of discussion for the biggest aircraft is a limit of 700 million Special Drawing Rights (little more than US\$ 1 billion according to the IMF in April 2007); the question of whether the limits should be breakable in the event of egregious behaviour of the aircraft operator is also under discussion]

– A second layer of no-fault liability is proposed, to be funded by air transport users (i.e. passengers and cargo shippers) in each contracting State, to produce \$2-\$3 billion for claims which exceed the total paid by the insured primary layer; or claims which cannot be paid by the primary insurers [eg if claims are excluded by the insurance policies; or if claims exceed annual aggregate limits]

- (f) In the event of a mega-disaster with a total cost which might approach the level of 9/11 [about US\$40 billion], it is obvious that the combined two layers of the Terrorist Convention will be insufficient, hence the question of whether participating States can or should assume collective responsibility for claims which ex-

... Continua



Continua ...

ceed the capacity of the Terrorism Convention is under discussion.

* * *

With the exception of 9/11, all major aircraft accidents giving rise to damage or injuries on the ground have been dealt with satisfactorily by aviation insurers in accordance with local laws in each jurisdiction (**not** the Rome Convention) and there are no known cases of unsatisfied claimants. It may therefore be doubted whether there is a modern case for any version of the 1952 Rome Convention. But if there is, it is impossible to justify the application of *passenger* liability provisions to innocent third parties on the ground (*ie* persons and property). Nevertheless, the concept of an Accident Convention is good as it would demonstrate an international consensus designed to alleviate the harsh laws [enacted long before 9/11] in those jurisdictions which impose strict unlimited liability on aircraft owners/operators even if a crash is caused by terrorists.

The basic objection to ICAO's proposals for a Terrorist Convention is not simply that it is unjust to impose automatic liability on innocent aircraft operators and users for the consequences of terrorism, but that, in the Western World, it is in direct conflict with public perceptions and State policies relating to criminal activity. In principle, criminals (*ie* terrorists) should pay compensation to their victims and most States have assumed responsibility to provide victim support and, where possible, compensation when criminals fail to pay.

In Europe, the above principles are best illustrated by the 1983 Strasbourg 'Convention on the Compensation of Victims of Violent Crime' and EU Council Directive 2004/80/EC relating to compensation to crime victims. The EU Council

specifically contemplated that this Directive would apply to victims of terrorism. From the Directive:

Article 2

Responsibility for paying compensation

Compensation shall be paid by the competent authority of the Member State on whose territory the crime was committed.

NATIONAL SCHEMES ON COMPENSATION

Article 12

2. All Member States that shall ensure that their national rules provide for the existence of a scheme on compensation to victims of violent international crimes committed in their respective territories, which guarantees fair and appropriate compensation.

Furthermore, the leading developed nations with experience of terrorism have evolved a variety of forms of partnership between the State and the insurance industry in order to provide cover for terrorism in property insurance (1).

Not surprisingly, all the above legislation for the benefit of victims, and support for terrorism risk property insurance, is of general application. This is consistent with the tragic history of the last half-century in which there have been hundreds of terrorist attacks on places of worship, embassies, buses, trains, ships, hotels, nightclubs, & public gatherings, as well as aircraft. The public would be outraged if, for example, it was suggested that the operators & users of buses, trains, ships, hotels or nightclubs should themselves pay for ter-

rorist attacks. It is therefore anomalous and unnecessary, as well as unjust, for ICAO to seek to impose a terrorism burden on innocent air transport. The problem of compensating victims of terrorism and/or tracing terrorist assets is today a world-wide task which could most appropriately be addressed by United Nations rather than by ICAO. There is no need for air transport to become a pioneer terrorism charity.

L'accordo aereo bilaterale sui servizi di trasporto aereo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità Europea

di Alessio Quaranta*

Il 2 marzo 2007 è stato siglato l'accordo aereo "open skies" tra la Comunità e gli Stati Uniti d'America, al termine di un complesso negoziato durato più di tre anni.

Le intese raggiunte sono formate da un articolato che costituisce la parte normativa dell'accordo e da una serie di allegati, che disciplinano aspetti specifici dei rapporti tra le parti, quali, ad esempio, la cooperazione nell'industria del trasporto aereo, la proprietà sostanziale e il controllo effettivo nonché gli investimenti nelle compagnie aeree, il franchising. Un memorandum di intese concluso a *latere* dell'accordo stabilisce, poi, le modalità operative di applicazione di quanto concordato tra le due parti.

In estrema sintesi, l'accordo prevede la possibilità per qualsiasi compagnia aerea europea di effettuare voli da qualsiasi punto del territorio dell'Unione verso qualsiasi destinazione negli Stati Uniti, senza restrizioni per quanto riguarda le tariffe e la capacità. Analoga facoltà spetta ai vettori americani nei confronti dell'Europa comunitaria.

* Dirigente Enac – Direttore Ufficio di Presidenza.

... Continua

(1) See Chapter 9 and the Annex of OECD Report No 9 "Terrorism Risk Insurance in OECD Countries" (July 2005).



Continua ...

Le due parti, inoltre, si sono scambiate reciprocamente il diritto di effettuare voli in prosecuzione verso Paesi terzi al di là dei rispettivi territori di Stati Uniti e d'Europa, dando, così, contenuto ai cosiddetti diritti di traffico di quinta libertà.

Sono state anche stabilite, in uno dei protocolli aggiuntivi (allegato 4), le regole di proprietà, di investimento e di controllo che attribuiscono agli europei il diritto di effettuare investimenti nelle compagnie aeree americane, sia pur soggetti ad alcune limitazioni ben precise, prevedendo, nel contempo, la possibilità per l'Europa di limitare gli investimenti americani nelle compagnie aeree della UE, secondo le disposizioni comunitarie vigenti in materia. Vengono disciplinate (allegato 5), poi, le tematiche afferenti il fenomeno del franchising e del branding, che riguardano la possibilità per i vettori delle due parti di concludere accordi in merito alla utilizzazione della altrui livrea, dietro assicurazione del rispetto di determinati requisiti di qualità; ovviamente tale facoltà non preclude ai vettori interessati di concludere accordi di diversa natura quali code-sharing, block-space e similari.

Va sottolineato che i mercati dell'aviazione comunitario e statunitense rappresentano insieme circa il 60% del traffico aereo mondiale e che un accordo sulle rotte transatlantiche gioverà ai consumatori di entrambe le parti e potrebbe costituire un modello per una maggiore liberalizzazione e convergenza normativa su scala mondiale. Venendo ad un esame più puntuale dell'articolato, gli articoli 1, 2 e 3 riguardano rispettivamente le definizioni, le pari ed eque opportunità e lo scambio dei diritti di traffico. Quanto a tale ultimo aspetto, si ribadisce quanto sopra evidenziato circa il mancato inserimento del cabotaggio a favore dei vettori europei in America. Gli articoli 4 e 5 trattano della autorizzazione e della revoca all'esercizio dei diritti di traffico da parte dei vettori delle due parti, ponendo come requisito essenziale per la desi-

gnazione quello della proprietà sostanziale e del controllo effettivo esercitato dalle rispettive parti.

Con gli articoli da 6 a 9 vengono affrontate le questioni legate agli investimenti nelle compagnie aeree (rinviate alla disciplina dell'allegato 4), al rispetto delle leggi e dei regolamenti, nonché alla disciplina della safety e della security.

L'articolo 9 tratta delle opportunità commerciali a favore delle due parti ed, in particolare, disciplina:

- L'istituzione di uffici sul territorio dell'altra parte per promozione e vendita di servizi aerei e di attività connesse;
- La possibilità di inviare e mantenere manodopera sul territorio dell'altra parte, compatibilmente con il rispetto delle norme sull'immigrazione;
- Il diritto di provvedere, laddove possibile, alla autoproduzione dei servizi di assistenza a terra, ovvero alla libera scelta tra più competitori;
- La libera vendita di servizi di trasporto aereo nel territorio dell'altra parte ovvero tramite agenti o altri intermediari;
- Il diritto di trasferire liberamente dal territorio dell'altra parte al proprio i redditi derivanti all'esercizio delle attività;
- La possibilità di pagare le spese in valuta convertibile ovvero in valuta locale;
- La possibilità di concludere accordi di collaborazione in materia di commercializzazione (es. block-space o code-sharing) sia tra vettori delle parti contraenti che con vettori di un Paese terzo;
- La possibilità di concludere accordi di franchising o di branding tra i vettori delle due parti ovvero con vettori di Paesi terzi;
- Il diritto di noleggio (wet lease) anche di aeromobili di Paesi terzi;
- Le facilitazioni nel caso di trasporto merci intermodale.

L'articolo 11 tratta della esenzione dal pagamento dei dazi doganali e

fiscali sul rifornimento del carburante e sulle provviste di bordo, mentre il 12 sancisce il principio che i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali siano equi, trasparenti e non discriminatori.

L'articolo 12 liberalizza completamente la fissazione dei regimi tariffari per i servizi di trasporto aereo, ed il 14 detta i principi cui devono attenersi le parti nella concessione degli aiuti di stato ai vettori, che non devono comunque alterare la libera concorrenza tra le imprese.

Gli articoli 15, 16 e 17 affrontano rispettivamente la protezione dell'ambiente, quella dei consumatori e la disciplina dei sistemi telematici di prenotazione (CRS), mentre con l'articolo 18 viene istituito un comitato misto con compiti consultivi riguardo l'interpretazione e l'applicazione dell'accordo.

Con gli articoli 19 e 20 si definisce la procedura per la risoluzione delle controversie e per l'applicazione delle regole a tutela della concorrenza vigenti nei due ordinamenti giuridici, mentre con il 21, come sopra accennato, viene definita la ulteriore fase di negoziazione che dovrebbe iniziare entro 60 giorni dalla provvisoria applicazione dell'accordo.

In questa fase, in particolare, saranno discusse le seguenti tematiche:

- Ulteriori liberalizzazioni dei diritti di traffico;
- Maggiori opportunità di investimenti nelle compagnie dell'altra parte contraente;
- Effetti delle misure a protezione dell'ambiente e della limitatezza delle infrastrutture sull'esercizio dei diritti di traffico;
- Aiuti di stato;
- Ulteriori libertà nel noleggio di aeromobili con equipaggio (wet lease).

L'accordo è stato approvato dai Ministri dei trasporti della UE il 22 marzo scorso a Bruxelles e dovrebbe essere firmato il 30 aprile prossimo durante il summit UE/USA.

Sarà applicabile a decorrere dal 28 marzo del 2008.



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta

DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI DEL 30 OTTOBRE 2006. ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SULLE TRATTE TRAPANI-ROMA E VICEVERSA, TRAPANI-CAGLIARI E VICEVERSA, TRAPANI-BARI E VICEVERSA, TRAPANI-MILANO E VICEVERSA

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 300 del 28 dicembre 2006)

DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI DEL 4 DICEMBRE 2006. ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SULLE TRATTE CAGLIARI-PALERMO E VICEVERSA, CAGLIARI-NAPOLI E VICEVERSA, CAGLIARI-FIRENZE E VICEVERSA, OLBIA-VERONA E VICEVERSA, ALGHERO-TORINO E VICEVERSA, ALGHERO-BOLOGNA E VICEVERSA

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 57 del 9 marzo 2007)

Il 28 dicembre dello scorso anno è stato pubblicato il Decreto del Ministro dei trasporti con il quale viene reso esecutivo l'esito della gara esperita dall'Enac per l'esercizio del gruppo di rotte di cui in epigrafe, aggiudicate dall'Ente, a seguito di apposita gara europea, al vettore Air One, con decreto dirigenziale 0044 del 26 settembre 2006.

I collegamenti soggetti ad onere di servizio pubblico, che sono divenuti obbligatori a decorrere dal 15 dicembre scorso, sono stati aggiudicati sulla base di una compensazione finanziaria massima di 1.582.488,00 euro per anno.

Con decreto del 4 dicembre 2006, invece, pubblicato il 9 marzo di quest'anno, sono state rese esecutive le aggiudicazioni dei seguenti collegamenti onerati, obbligatori dal 15 gennaio 2007:

- Cagliari-Palermo alla compagnia Meridiana sulla base di una com-

- pensazione finanziaria massima di 947.900,00 euro annui;
- Cagliari-Napoli alla compagnia Meridiana sulla base di una compensazione finanziaria massima di 2.358.900,00 euro annui;
- Cagliari-Firenze alla compagnia Meridiana sulla base di una compensazione finanziaria massima di 2.483.700,00 euro annui;
- Olbia-Verona alla compagnia Meridiana sulla base di una compensazione finanziaria massima di 1.376.890,00 euro annui;
- Alghero-Torino alla compagnia Air One sulla base di una compensazione finanziaria massima di 1.752.300,00 euro annui;
- Alghero-Bologna alla compagnia Air One sulla base di una compensazione finanziaria massima di 1.696.200,00 euro annui.

A seguito di quanto sopra, l'Enac è incaricato di dare attuazione ai Decreti ministeriali secondo le disposizioni vigenti in materia, in primo luogo stipulando le convenzioni con i vettori interessati per l'esercizio delle rotte assegnate, convenzioni che anch'esse dovranno essere oggetto di approvazione ministeriale.

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO DEL 4 DICEMBRE 2006 RELATIVA ALLA FIRMA E ALL'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO, E IL REGNO DEL MAROCCO, DALL'ALTRO LATO
(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 386 del 29 dicembre 2006)



Con la presente Decisione si dà provvisoria attuazione all'accordo aereo tra la Comunità ed il Marocco, stipulato a Marrakech il 14 dicembre del 2005.

Questo accordo sostituisce integralmente le previgenti intese concluse nel corso del tempo tra gli Stati dell'Unione Europea ed il Marocco, venendo così a disciplinare globalmente ex novo i rapporti aeronautici bilaterali tra le due parti nel contesto del settore del trasporto aereo.

Infatti, va ricordato che, con la Decisione del Consiglio del 27 marzo 2006 relativa alla firma di una intesa aeronautica tra la Comunità ed il Marocco (commentata su questo stesso numero della Newsletter), si era provveduto a disciplinare solamente alcuni aspetti relativi ai servizi aerei tra le due parti.

Per quanto concerne le disposizioni di carattere economico, con tale accordo, pertanto, vengono liberalizzati i servizi aerei tra la Comunità ed il Marocco, compresi i voli charter e quelli cargo, con l'unica eccezione del divieto, per entrambe le parti, del cabotaggio, viene rafforzato il principio della proprietà sostanziale e controllo effettivo comunitario ai fini della designazione dei vettori e vengono disciplinate le sovvenzioni agli operatori anche alla luce degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato.

Vengono, inoltre, disciplinate e garantite una serie di opportunità commerciali a vantaggio di entrambe le parti contraenti, tra le quali:

- diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra parte per promozione e vendita di servizi aerei e di attività connesse;
- diritto di inviare e mantenere manodopera sul territorio dell'altra parte, compatibilmente con il rispetto delle norme sull'immigrazione;
- diritto di provvedere, laddove possibile, alla autoproduzione dei servizi di assistenza a terra, ovvero alla libera scelta tra più competitori;

... Continua



Continua ...

- possibilità di provvedere direttamente alla vendita di servizi di trasporto aereo nel territorio dell'altra parte ovvero tramite agenti o altri intermediari;
- diritto di trasferire liberamente dal territorio dell'altra parte al proprio i redditi derivanti all'esercizio delle attività;
- possibilità di pagare le spese in valuta convertibile ovvero in valuta locale;
- possibilità di concludere accordi di collaborazione in materia di commercializzazione (es. block-space o code-sharing) sia tra vettori delle parti contraenti che con vettori di un Paese terzo.

Sempre nel contesto delle disposizioni economiche, viene prevista l'esenzione dal pagamento dei dazi doganali e fiscali sul rifornimento del carburante e sulle provviste di bordo, nonché la libera fissazione delle tariffe per i servizi di trasporto aereo, non più soggetta ad approvazione da parte delle competenti autorità aeronautiche.

Per quanto concerne le disposizioni che prevedono una cooperazione in campo normativo, l'accordo disciplina la possibilità di effettuare ispezioni sugli aeromobili dei vettori dell'altra parte contraente, sulla base di quanto stabilito dalla normativa comunitaria in materia di safety, stabilendo anche la possibilità di adottare da parte delle autorità aeronautiche misure immediate al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea.

Viene anche inserita una clausola volta a disciplinare la sicurezza dell'aviazione in termini di security, un articolo sulla gestione dello spazio aereo che prevede la cooperazione tra le parti al fine di estendere al Marocco il Cielo Unico Europeo, ed un articolo che tratta dei principi di protezione dell'ambiente.

Infine, per quanto riguarda la tutela dei consumatori, i sistemi telematici di prenotazione e gli aspetti sociali, l'accordo rimanda al rispetto della

corrispondente normativa comunitaria vigente in materia.

Chiudono l'accordo alcuni allegati, tra i quali meritano di essere segnalati l'Allegato I che disciplina i servizi concordati e le rotte specificate nel senso della liberalizzazione di cui si è detto poco sopra, e l'Allegato VI nel quale sono elencate e richiamate tutte le Direttive ed i Regolamenti comunitari che si riferiscono all'aviazione civile e che sono applicabili ai rapporti tra le parti contraenti.

REGOLAMENTO (CE) N. 1794/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 6 DICEMBRE 2006 CHE ISTITUISCE UN SISTEMA DI TARIFFAZIONE COMUNE PER I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 341 del 7 dicembre 2006)

Ai sensi dei regolamenti sulla istituzione del cielo unico europeo, la Commissione è tenuta a stabilire un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea nella Comunità.

D'altra parte, ai fini dell'attuazione del cielo unico europeo è essenziale realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo ed, in particolare, è opportuno che il livello delle tariffe imposte, soprattutto sugli aeromobili leggeri, non scoraggi l'utilizzo di strutture e servizi necessari per la sicurezza o l'introduzione di nuove tecniche e procedure.

Ciò, ovviamente, comporta che le tariffe da imporre agli utenti, periodicamente riviste, siano stabilite in modo equo e trasparente, previa consultazione con gli utenti stessi, e, proprio per migliorare l'efficienza del sistema di tariffazione e di ridurre gli oneri amministrativi e contabili, è sembrato opportuno prevedere che gli Stati membri riscuotano le tariffe di rotta collettivamente all'interno di un sistema comune attraverso una tariffa unica per volo.

Con il regolamento in esame, pertanto, vengono ad essere stabilite le

misure necessarie per l'elaborazione di un sistema di tariffazione dei servizi di navigazione aerea che sia coerente con il sistema tariffario di Eurocontrol.

Principio cardine su cui si basa il nuovo sistema è che la tariffa deve riflettere i costi sostenuti direttamente o indirettamente per la fornitura di servizi di navigazione aerea; ciò significa che i fornitori dei servizi di navigazione aerea devono fissare le spese sostenute in relazione alle strutture ed ai servizi previsti ed attuati ai sensi del piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea, nelle zone di tariffazione che ricadono sotto la loro responsabilità.

Questi costi comprendono anche le spese amministrative generali, le spese per la formazione, le spese per gli studi, le verifiche e le prove nonché quelle per la ricerca e sviluppo collegati ai servizi offerti.

In questo ambito, gli Stati membri devono fissare zone di tariffazione dello spazio aereo che ricade sotto la loro giurisdizione e nelle quali sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti; ogni zona di tariffazione si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore. Nel caso in cui le zone di tariffazione si estendono allo spazio aereo che ricade sotto la responsabilità di più Stati membri, questi sono tenuti a stipulare accordi per assicurare una coerente ed uniforme applicazione del regolamento sullo spazio aereo interessato.

Il regolamento, inoltre, prevede un articolato meccanismo tecnico-economico sulle modalità di calcolo dei costi, sulla loro ripartizione (qualora riguardino più zone di tariffazione), nonché i casi in cui gli Stati membri possono o debbono procedere alla esenzione dal pagamento delle tariffe di navigazione aerea da parte degli utenti.

Quanto a questo ultimo aspetto, gli Stati esonerano dalle tariffe di rotta le seguenti tipologie di voli:

... Continua



Continua ...

- Voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo al decollo autorizzato è inferiore a due tonnellate;
- Voli misti VFR/IFR nelle zone di tariffazione nelle quali sono effettuati esclusivamente in VFR e dove non è riscossa alcuna tariffa per tali voli;
- Voli che trasportano monarchi regnanti, capi di stato, di governo e ministri;
- Voli di ricerca e soccorso autorizzati.

Inoltre, gli Stati possono esonerare altre tipologie di voli dal pagamento delle tariffe, tra le quali:

- Voli militari;
- Voli di addestramento;
- Voli effettuati per verifiche o collaudi di apparecchiature da utilizzare al suolo come aiuti alla navigazione aerea;
- Voli che atterrano nello stesso aeroporto dal quale sono decollati senza scali intermedi;
- Voli VFR;
- Voli umanitari autorizzati;
- Voli doganali e di polizia.

Il regolamento si applica a decorrere dal 1° gennaio 2007.

REGOLAMENTO (CE) N. 1943/2006 DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2006 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 876/2002 RELATIVO ALLA COSTITUZIONE DELL'IMPRESA COMUNE GALILEO
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 367 del 22 dicembre 2006)

Al fine di procedere alla esecuzione della fase di sviluppo ed al fine della preparazione delle fasi successive del programma Galileo, nel 2002, con regolamento 876/2002 del 21 maggio, venne istituita l'impresa comune Galileo per un periodo di quattro anni, corrispondente alla fase di sviluppo; tale periodo era stato inizialmente previsto dal 2002 al 2005 compreso. Poiché allo stato attuale del programma Galileo la fase di sviluppo

non sarà completata prima della fine del 2008, è stato necessario procedere ad una proroga dell'esistenza dell'impresa comune.

Tuttavia, in considerazione del fatto che l'Autorità di vigilanza del GNSS (Global Navigation Satellite System) nel corso del 2006 sarà in grado di riprendere progressivamente e di portare a termine l'insieme delle attività esercitate dall'impresa comune Galileo, il legislatore comunitario ha ritenuto opportuno prorogare l'esistenza dell'impresa comune fino alla fine del 2006.

Ciò anche perché per assicurare la massima funzionalità dell'intero sistema era necessario prevedere un periodo di coesistenza tra l'Autorità di vigilanza del GNSS e l'impresa comune Galileo, soprattutto per garantire che l'attività dell'Autorità di vigilanza fosse strettamente associata a quella dell'impresa comune, sia pure per un breve periodo.

Con l'occasione, la Comunità ha anche provveduto a modificare alcune disposizioni erranee o ambigue dello statuto dell'impresa comune Galileo, in particolare per quanto attiene ai fondi di finanziamento ed alle quote di contribuzione sottoscritte dai membri fondatori.

Il regolamento è entrato in vigore il 22 dicembre dello scorso anno.

REGOLAMENTO (CE) N. 1942/2006 DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2006 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1321/2004 SULLE STRUTTURE DI GESTIONE DEI PROGRAMMI EUROPEI DI RADIONAVIGAZIONE VIA SATELLITE
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 367 del 22 dicembre 2006)

Accanto all'impresa comune Galileo, istituita con il regolamento comunitario 876/2002, nel 2004 con il regolamento n. 1321 è stata creata la Autorità di vigilanza del GNSS europeo, al fine di gestire gli interessi pubblici inerenti ai programmi GNSS europei e svolgere il ruolo di autorità di regolamentazione nella fase costitutiva ed in quella operativa del programma Galileo.

Tenuto conto che nel corso del 2006 l'Autorità di vigilanza assume tutte le attività svolte dall'impresa comune Galileo, la Comunità ha ritenuto opportuno aggiungere esplicitamente ai compiti affidati all'Autorità quelli spettanti all'impresa comune, tramite una modifica del regolamento 1321/2004.

Occorreva intervenire, in particolare, per il fatto che tra i compiti dell'Autorità non rientra la gestione della fase di sviluppo del programma Galileo e neppure l'attività o i lavori di ricerca necessari da intraprendere o finanziare sia nella fase di sviluppo, sia nel corso della fase costitutiva e della fase operativa del programma stesso.

D'altra parte, occorre anche prevedere il passaggio della proprietà dei beni materiali ed immateriali dall'impresa comune all'Autorità, al momento della liquidazione della prima e non più al termine della fase di sviluppo, così come per i beni che saranno creati e sviluppati nel corso della fase di sviluppo, ma successivamente alla liquidazione dell'impresa comune.

Infine, considerato il ruolo fondamentale svolto dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA) nella concezione e nello sviluppo dei sistemi, il legislatore comunitario ha ritenuto opportuno che l'ESA sia rappresentata in qualità di osservatore nel Consiglio di amministrazione dell'Autorità nonché nel Comitato per la sicurezza e per la protezione del sistema.

Il regolamento è entrato in vigore il 22 dicembre dello scorso anno.

DIRETTIVA 2006/93/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2006 SULLA DISCIPLINA DELL'UTILIZZAZIONE DEGLI AEREI DI CUI ALL'ALLEGATO 16 DELLA CONVENZIONE SULL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE, VOLUME 1, PARTE II, CAPITOLO 3, SECONDA EDIZIONE (1998)

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 374 del 27 dicembre 2006)

... Continua



Continua ...

Con l'intervento normativo di cui sopra il legislatore comunitario ha inteso, per ragioni di chiarezza e razionalità, procedere alla codificazione della Direttiva 92/14/CEE del 2 marzo 1992, sulla limitazione all'utilizzo degli aerei subsonici, la quale ha subito varie e sostanziali modifiche nel corso del tempo.

La Direttiva, che abroga la 92/14, riguarda tutti gli aeromobili la cui massa massima al decollo sia uguale o superiore a 34.000 chilogrammi ovvero il cui allestimento interno corrisponda a più di diciannove posti. Gli Stati membri, pertanto, devono provvedere a predisporre norme di attuazione della Direttiva affinché tutti gli aeromobili civili subsonici a reazione, indipendentemente dalla loro nazionalità, che operano sugli aeroporti del proprio territorio, soddisfino, per quanto attiene alle emissioni sonore, le specifiche contenute nel capitolo 3 dell'Annesso 16 dell'ICAO.

L'unica deroga di carattere generale ammessa dalla norma riguarda gli aeromobili di interesse storico; inoltre, in singoli casi, e comunque sempre temporaneamente, possono essere concesse deroghe all'uso di aeromobili non classificati in capitolo 3 solo limitatamente a:

- aerei la cui utilizzazione ha un carattere tanto eccezionale da rendere ingiustificato il rifiuto di una deroga temporanea;
- aerei che effettuano voli non commerciali a scopo di modifica, riparazione o manutenzione.

Come in altre normative di settore, il legislatore comunitario anche in questo caso ha previsto che gli Stati debbano istituire un meccanismo sanzionatorio per la violazione delle disposizioni nazionali varate in applicazione della Direttiva, adottando tutte le misure per garantire la loro applicazione.

Le sanzioni dovranno essere effettive, proporzionate e dissuasive ri-

spetto ai vari casi di violazione della norma.

La Direttiva è entrata in vigore il 16 gennaio 2007.

REGOLAMENTO (CE) N. 1899/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2006 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3922/91 DEL CONSIGLIO CONCERNENTE L'ARMONIZZAZIONE DI REGOLE TECNICHE E PROCEDURE AMMINISTRATIVE NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 377 del 27 dicembre 2006)

Il regolamento 3922/91 stabilisce una serie di norme comuni di sicurezza, riguardanti, in particolare, la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'esercizio degli aeromobili, nonché le persone e le organizzazioni interessate a queste attività; tali norme di sicurezza si applicano a tutti gli aeromobili utilizzati dagli operatori comunitari indipendentemente dal Paese di immatricolazione, che sia comunitario ovvero uno Stato terzo.

L'articolo 4 del regolamento 3922 prevede che per i settori non menzionati dalla norma potessero essere adottate regole tecniche e procedure amministrative comuni, sulla base di quanto previsto dall'articolo 80 del Trattato che istituisce l'Unione Europea.

In questo quadro si inserisce il regolamento 2407/92 sul rilascio della licenza al vettore che, all'articolo 9, stabilisce che il rilascio e la validità di una licenza sono subordinati al possesso del COA, che specifica le attività contemplate dalla licenza di esercizio e che sia conforme ai criteri che dovranno essere stabiliti in un futuro regolamento.

Con il regolamento 1899/2006 si è proceduto in tal senso, provvedendo a recepire nell'ordinamento comunitario le JAR-OPS 1, come modificate nel corso del tempo.

Tali norme, che definiscono il livello minimo di sicurezza per le operazio-

ni di trasporto aereo commerciale e che costituiscono una buona base per la normativa comunitaria sull'esercizio di velivoli, sono state modificate per renderle conformi alla legislazione ed alle politiche comunitarie, tenuto anche conto delle loro implicazioni di tipo economico e sociale. Il legislatore comunitario, pertanto, non ritenendo opportuno recepire nell'ordinamento il nuovo testo delle JAR-OPS 1 tramite un semplice rinvio nel regolamento 3922/91, ha preferito aggiungere allo stesso un nuovo allegato contenente le norme comuni.

Inoltre, al fine di garantire agli operatori la possibilità di far fronte a necessità improvvise ed urgenti, ovvero ad esigenze operative di breve durata, gli Stati membri possono essere autorizzati ad ammettere deroghe o variazioni alle regole tecniche e alla procedure amministrative comuni, purché tali deroghe non pregiudichino la sicurezza o falsino la concorrenza nel mercato.

In tal senso, le deroghe devono essere rigorosamente delimitate e subordinate nella concessione ad un adeguato controllo comunitario.

Tutto ciò premesso le JAR-OPS 1, trasfuse con questo regolamento nell'ordinamento comunitario, saranno applicabili a decorrere dal 16 luglio 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 1862/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 15 DICEMBRE 2006 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 622/2003 CHE STABILISCE MISURE DI APPLICAZIONE DELLE NORME DI BASE COMUNI SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 358 del 16 dicembre 2006)

Sulla base di quanto previsto dal regolamento 2320/2002 del 16 dicembre 2002, che istituisce le regole comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione intesa come security, continua l'opera della Commissione volta ad assi-

... Continua



Continua ...

curare la taratura complessiva del sistema "security", tramite interventi normativi mirati a meglio disciplinare singole fattispecie.

Con il regolamento in esame la Commissione si propone di individuare requisiti operativi comuni per quanto riguarda i portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (cosiddetti WTMD - Walk-through metal detection equipment).

Detti standard di prestazione, che dovrebbero essere riesaminati periodicamente ed almeno ogni due anni al fine di rispecchiare i progressi tecnologici, costituiscono un primo passo nel processo di armonizzazione delle specifiche tecniche riferite ai metal detector.

Il regolamento è entrato in vigore il 4 gennaio 2007.

Come nei precedenti interventi legislativi in tema di security, per motivi legati alla garanzia di esigenze di riservatezza, l'allegato non viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI DEL 19 GENNAIO 2007. DETERMINAZIONE DEL COSTO COMPLESSIVO PER I SERVIZI DI ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE AEREA IN ROTTA DA CORRISPONDERE ALL'ENAV S.P.A., PER L'ANNO 2005

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 24 del 30 gennaio 2007)

Con il decreto ministeriale in esame sono stati determinati i costi complessivi da corrispondere all'Enav per la fornitura dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, riferiti all'anno 2005.

Infatti, l'articolo 3 della legge 20 dicembre 1995, n. 575, con la quale è stata ratificata dall'Italia la Convenzione Eurocontrol del 1960, prevede che i costi sostenuti per il servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta siano determinati annualmente con decreto del Ministero dei trasporti, di concerto con quello della difesa e dell'economia, per essere poi comunicati ad Eurocontrol per la

fissazione e la riscossione delle tariffe obbligatorie, ai sensi dell'articolo 2 della Convenzione stessa.

Tanto premesso, espletata la complessa attività istruttoria prevista dalla vigente normativa, il costo complessivo, per l'anno 2005, previsto per il servizio di assistenza alla navigazione aerea è stato determinato in Euro 517.088.652,00.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI
(Bruxelles, 24 gennaio 2007 COM (2006) 820 definitivo)

Una volta avviata la fase di revisione del terzo pacchetto, attualmente in discussione presso il Consiglio dell'Unione Europea, la Commissione ha promosso una iniziativa indirizzata agli aeroporti e finalizzata a promuovere l'efficiente funzionamento degli stessi e l'uso ottimale delle limitate capacità.

La proposta in esame, che si prefigge di stabilire principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità, si inquadra proprio in questa più ampia iniziativa, tenuto anche conto che in questo settore non esiste alcuna disposizione comunitaria vigente.

Questa proposta di direttiva si è resa necessaria per il fatto che, allo stato attuale, le tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali sono determinate a livello nazionale sulla base di meccanismi e parametri che spesso non trovano una reale giustificazione e sui quali la possibilità di ottenere trasparenti informazioni non sempre agevole.

In particolare, non sempre gli utenti sono inseriti in un processo di consultazione quando si tratta di fissare ovvero modificare le tariffe aeroportuali e neppure sono generalmente informati sugli investimenti, pubblici e privati, che un aeroporto intende effettuare e che spesso orientano la determinazione nella individuazione dei livelli tariffari, necessari per il finanziamento delle opere e la massimizzazione dei profitti.

Alla luce di quanto sopra, la Commissione ha ritenuto opportuno intervenire in via legislativa per mettere ordine in un settore che oggi vede fin troppe divergenze anche all'interno dei singoli Stati membri.

La proposta, quindi, contiene alcuni principi fondamentali che i gestori aeroportuali devono osservare nella determinazione dei diritti aeroportuali, tra i quali:

- Non discriminazione;
- Consultazione e ricorso al regolatore nazionale;
- Trasparenza;
- Norme di qualità;
- Differenziazione dei diritti aeroportuali;
- Diritti per le operazioni di sicurezza.

Quanto al primo punto, le norme proposte prevedono che i sistemi tariffari non debbano creare discriminazioni né tra vettori, né tra passeggeri appartenenti a diverse categorie, ed eventuali differenze di trattamento devono essere riconducibili ai costi effettivi delle infrastrutture e dei servizi forniti.

Sul secondo punto, gli Stati debbono provvedere affinché, in ogni aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria tra il gestore e gli utenti in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali ed all'ammontare degli stessi. L'obiettivo è quello di avviare un dialogo tra gestore e vettori che utilizzano quell'aeroporto sul sistema di tariffazione applicabile, sia al momento della fissazione dei diritti, sia in occasione delle variazioni del sistema stesso.

Da notare che in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali, ciascuna delle due parti potrà rivolgersi all'autorità di regolazione nazionale, che esaminerà le motivazioni che sostengono la proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.

Quanto al principio della trasparenza, la proposta non contiene alcuna disposizione sui metodi di calcolo

... Continua



Continua ...

dei diritti aeroportuali da applicare negli Stati membri, tenuto anche conto della diversità dei sistemi oggi esistenti negli aeroporti dei singoli Paesi; al contrario, la norma pone l'accento sulla necessità che gestori ed utenti si scambino un certo numero di informazioni che serviranno come base per la determinazione dell'ammontare dei diritti riscossi sullo scalo, in modo che la procedura di consultazione tra gestori e vettori abbia un senso ed uno scopo.

In tal senso, i gestori devono fornire almeno le seguenti informazioni:

- Un elenco dei vari servizi ed infrastrutture forniti in corrispettivo dei diritti riscossi;
- Il metodo di calcolo dei diritti;
- La struttura globale dei costi dell'aeroporto;
- Gli introiti ed il costo di ciascuna categoria di diritti riscossi nell'aeroporto;
- Il numero totale dei dipendenti assegnati ai servizi che danno luogo alla riscossione dei diritti;
- Le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene ai diritti, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti;
- L'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un determinato periodo di tempo;
- La redditività degli investimenti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dello scalo e sulla qualità dei servizi prestati.

Allo stesso modo i vettori sono tenuti a fornire al gestore le seguenti informazioni:

- Le previsioni del traffico;
- Le previsioni relative alla composizione ed all'utilizzo della propria flotta;
- I progetti di sviluppo sullo scalo in questione;
- Le loro esigenze nell'aeroporto in questione.

Ovviamente, tutte le informazioni precedentemente elencate vanno considerate e trattate secondo le caratteristiche della riservatezza.

Quanto alle norme di qualità, proprio al fine di garantire il buon funzionamento di un aeroporto, il gestore e le associazioni degli utenti che utilizzano l'aeroporto devono concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati sullo scalo e sulla correttezza delle informazioni di cui sopra. Tale accordo, che vede coinvolti gestori e vettori, non va confuso con la carta dei servizi del gestore che, invece, si rivolge ai passeggeri quali utenti di un determinato aeroporto. Nel contesto della differenziazione dei diritti, la proposta prevede che gli Stati adottino le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, allo scopo di fornire servizi personalizzati. In tal caso, l'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione dei servizi resi.

In effetti, in un aeroporto i terminal possono differire tra loro (es. età delle infrastrutture) e, di conseguenza, la qualità dei servizi può essere diversa tra loro e, pertanto, il grado di maggiore o minore conservazione di un terminal può anch'esso costituire un elemento differenziatore dei diritti che gli utenti devono pagare. L'ultimo principio riguarda la riscossione dei diritti per le misure di sicurezza.

Anche se questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Paese membro, gli Stati, nel determinare questi diritti, devono comunque prendere in considerazione i seguenti elementi:

- Il costo del finanziamento delle infrastrutture e delle installazioni adibite alle operazioni di sicurezza, ivi compreso un equo ammortamento del loro valore;
- La spesa per le operazioni di sicurezza e per il personale ad esso addetto;

- Gli aiuti e le sovvenzioni erogate dalle pubbliche autorità per garantire la sicurezza.

Affinché tutto il complesso sistema sopra descritto possa funzionare è necessario che gli Stati designino o istituiscano una autorità regolatrice nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate con la proposta di direttiva in esame.

Detta autorità, che agisce anche in veste di autorità di composizione delle controversie, deve essere giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi operatore aeroportuale e vettore aereo, ed esercita i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

Le disposizioni della proposta dovrebbero essere trasposte negli ordinamenti nazionali non oltre 18 mesi dalla data di pubblicazione della direttiva nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

REGOLAMENTO (CE) N. 158/2007 DELLA COMMISSIONE DEL 16 FEBBRAIO 2007 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1358/2003 PER QUANTO RIGUARDA L'ELENCO DEGLI AEROPORTI COMUNITARI

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 49 del 17 febbraio 2007)

Secondo quanto previsto dal regolamento n. 437/2003 del 27 febbraio 2003 la Commissione Europea ha l'onere di curare l'aggiornamento statistico dei dati sul trasporto aereo di passeggeri, merci e posta ed, in particolare, deve fissare le modalità di adeguamento delle specifiche contenute negli allegati del regolamento stesso.

Tenuto conto della evoluzione che negli ultimi anni ha interessato il settore del trasporto aereo, con il regolamento in esame la Commissione ha proceduto ad aggiornare l'elenco degli aeroporti comunitari contenuto nell'allegato I del regolamento 1358/2003.

... Continua



Continua ...

Per quanto riguarda l'Italia, al 1° gennaio 2007, sono 37 gli scali considerati aeroporti comunitari ai sensi delle norme vigenti, di cui 7 classificati in categoria 1, 13 in categoria 2 e 17 in categoria 3.

In dettaglio, gli aeroporti italiani riportati nell'allegato del regolamento sono catalogati come segue:

- **Categoria 1:** Crotone, Pantelleria, Reggio di Calabria, Parma, Cuneo/Levaldigi, Bolzano, Perugia.
- **Categoria 2:** Pescara, Brindisi-Casale, Lamezia Terme, Lampedusa, Trapani-Birgi, Alghero-Fertilia, Genova-Sestri, Treviso-Sant'Angelo, Forlì, Brescia-Montichiari, Trieste-Ronchi dei Legionari, Rimini, Ancona-Falconara.
- **Categoria 3:** Bari-Palese, Catania-Fontanarossa, Palermo-Punta Raisi, Cagliari-Elmas, Olbia-Costa Smeralda, Milano-Malpensa, Bergamo-Orio al Serio, Torino-Caselle, Milano-Linate, Bologna-Borgo Panigale, Verona-Villafranca, Venezia-Tessera, Roma-Ciampino, Roma-Fiumicino, Napoli-Capodichino, Pisa-San Giusto, Firenze-Peretola.

Il regolamento è entrato in vigore il 9 marzo scorso.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

I RIFORNIMENTI AEROPORTUALI E L'INTESA DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE: IL TAR DEL LAZIO CONFERMA LA DECISIONE DELL'AGCM, PUR NON RITENENDO PRO-



PORZIONALI LE CONDOTTE RIPARATORIE DALLA STESSA IMPOSTE.

(Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, Sezione I, sentenze del 24 gennaio 2007 numeri 730, 731, 734, 736, 738, 741, 743, 745, 746, 748, 750)

Nella sezione Materiali del secondo numero 2006 di "The Aviation & Maritime Journal" è stata esaminata la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato datata 20 giugno 2006 e pronunciata all'esito di una complessa istruttoria, avviata per una presunta intesa restrittiva della concorrenza nel mercato dei rifornimenti aeroportuali. Intesa inevitabilmente contraria al dettato di cui all'art. 81 del Trattato CE. Per l'Autorità Garante, infatti, le imprese in questione (nella specie Eni, Esso, Kuwait, Shell, Shell Italia Aviazione, Tamoil, Total) avrebbero posto in essere un vero e proprio cartello avente ad oggetto e ad effetto la ripartizione del mercato della fornitura del *jet-fuel*, anche impedendo l'ingresso di nuovi operatori, inclusi i vettori aerei intenzionati ad intraprendere l'autofornitura. In sostanza, si era riscontrata un'intesa capillare tra i soggetti in questione, attuata mediante un inteso e costante scambio di informazioni e mediante il coordinamento delle rispettive strategie di gara. Comportamenti restrittivi che inevitabilmente determinavano un peggioramento delle condizioni economiche praticate dalle compagnie aeree. L'Autorità Garante aveva inoltre rilevato come l'adozione delle suindicate strategie, sarebbe stata attuata grazie alle particolari modalità operative poste in essere dalle varie *joint ventures* costituite dalle imprese petrolifere, per lo svolgimento dell'attività di stoccaggio e di messa a bordo del *jet fuel*.

A fronte dei rilievi indicati, quindi, il Garante comminava ingenti sanzioni pecuniarie alle società in questione e prevedeva misure strutturali finalizzate ad incidere sugli assetti societari delle stesse *joint ventures*.

Contro la decisione del Garante, le società petrolifere, unitamente alle rispettive *joint ventures*, hanno proposto ricorso innanzi al TAR del Lazio, ecce-

pendo numerose violazioni ed erronee interpretazioni della normativa di riferimento da parte della stessa Autorità. Con le sentenze in commento, tuttavia, i Giudici amministrativi hanno confermato l'impianto accusatorio delineato nella decisione dell'Autorità, ritenendolo assolutamente concorde con l'evoluzione normativa e soprattutto giurisprudenziale in materia di intese ed hanno respinto, conseguentemente, le diverse eccezioni sollevate dalle compagnie petrolifere, compresa l'asserita violazione, da parte dell'Autorità, del principio del legittimo affidamento.

È opportuno comunque precisare come sul punto relativo all'imposizione di misure strutturali, finalizzate ad eliminare gli effetti dell'intesa sanzionata, i Giudici amministrativi abbiano ritenuto il provvedimento dell'Autorità non indenne da censure sotto il profilo della logicità, della coerenza e della violazione del principio di proporzionalità.

Il TAR, infatti, pur avendo precisato che l'imposizione di tali misure rientra tra i poteri sanzionatori attribuiti all'Autorità avverso intese restrittive della concorrenza, ha ribadito che l'imposizione delle stesse deve essere necessariamente ponderata sulla base del principio di proporzionalità. Nello specifico, ad avviso dei Giudici amministrativi, le dismissioni delle partecipazioni stabilite nel provvedimento dell'AGCM sono misure considerate eccessive rispetto all'intesa posta in essere.

Conseguentemente, il TAR del Lazio ha stabilito l'annullamento del provvedimento dell'Autorità limitatamente alla parte che ha sancito l'imposizione delle misure strutturali indicate.

Continua dalla prima pagina

(Politiche Intermodali nell'unione Europea A 27...)

dovranno essere investiti circa 600 miliardi di euro per completare le infrastrutture necessarie per la creazione di una rete di trasporto transeuropea. Allo stesso tempo, il trasporto di merci su gomma, l'attuale colonna portante della logistica europea,



Continua ...

crecerà nel 2013 di oltre il 60% nell'UE allargata ed entro il 2020 è previsto un raddoppio nei nuovi Stati membri. Si assisterà a una vera e propria battaglia per reperire i mezzi finanziari necessari per investimenti a lungo termine nelle infrastrutture di trasporto e per arrestare l'imminente collasso del nostro sistema di trasporto stradale. Gli effetti saranno la congestione del traffico, il degrado ambientale, incidenti stradali, e rischio di perdita di competitività dell'industria europea, che per la gestione delle sue catene di approvvigionamento deve poter contare su sistemi di trasporto affidabili ed economicamente efficienti.

Il trasporto di merci su strada dipende totalmente dai combustibili fossili che rendono il sistema di trasporto sensibile ai cambiamenti delle caratteristiche globali dell'offerta, e contribuiscono in gran misura alla produzione di CO₂. È nell'interesse dell'Unione avere un sistema di trasporto più efficiente dal punto di vista energetico sia in termini di migliori prestazioni ambientali sia in termini di maggiore economia dei trasporti. In questo contesto il necessario maggior ricorso all'intermodalità, contribuisce ad un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti e delle risorse di servizio integrando nella catena logistica il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e lungo le vie navigabili interne. Quindi non è necessario creare infrastrutture di rete su larga scala per disporre di un migliore sistema di trasporto, perché, attualmente, l'intermodalità rappresenta un'opzione capace di evitare il collasso del sistema di trasporto di merci su gomma.

La politica intermodale è un'iniziativa ragionevole intesa ad alleggerire la pressione esistente sul trasporto di merci su strada, che avrà effetti positivi per il trasporto stradale e per la società in generale. Le alternative al trasporto stradale di merci sono meno inquinanti, causano meno incidenti stradali e dispongono di capacità di carico ancora più ampie. Quindi, basandosi su considerazioni ge-

neralmente condivise, la politica dell'intermodalità propone soluzioni pratiche ed immediatamente efficaci per migliorare il nostro sistema di trasporto con un onere finanziario contenuto. Non sorprende, quindi, constatare che il Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001, fedele alla sua indole pratica, abbia dichiarato che le misure capaci di sostenere il trasferimento modale dal modo stradale verso modi più compatibili con l'ambiente costituiscano il nocciolo della politica per un trasporto sostenibile. Tuttavia, il trasporto intermodale è una opzione complessa che implica numerosi attori con prospettive economiche diverse, in un ambiente frammentato e ristretto, spesso diviso ancora secondo prospettive nazionali e modelli culturali diversi.

Occorrono programmi di supporto pratici e orientati al mercato per aiutare il settore dell'intermodalità ad assumere rischi e rispondere alla seguente sfida: realizzare un trasferimento modale ampio e sostenibile, in sintonia con gli obiettivi stabiliti nel Libro bianco della Commissione del 2001. Oltre a questi precisi indirizzi strategici, esiste un altro motivo per orientarsi verso le opzioni intermodali. Al giorno d'oggi l'industria europea mantiene o aumenta la competitività della sua produzione in Europa essenzialmente mediante una logistica avanzata, ottimizzando la produzione e la distribuzione e creando valore aggiunto nel processo di produzione. Queste sofisticate catene di approvvigionamento sono sempre più vulnerabili rispetto ad un calo dell'affidabilità e all'aumento dei costi del trasporto stradale. Le logistiche intermodali devono quindi divenire una priorità per l'industria produttiva in Europa, se si desidera mantenere i fattori di produzione e i processi produttivi in Europa. Incentivare il ricorso alla logistica intermodale creerà ampie opportunità per manodopera altamente specializzata e processi di eccellenza messi al riparo dalla delocalizzazione.

2. Il primo Programma Marco Polo

Nel 1997 la Comunità ha istituito, col

regolamento (CE) n. 2196/98 del Consiglio, un programma di supporto orientato al mercato per lanciare nuovi servizi intermodali per il trasferimento delle merci dalla strada verso altri modi di trasporto, le Azioni pilota a favore del trasporto combinato (PACT). Questo programma è stato finanziato con uno stanziamento di 35 milioni di euro per un periodo di 5 anni. Una valutazione esterna del programma ha dimostrato che le sovvenzioni erogate sono state preziose in quanto hanno permesso, grazie al trasferimento modale, di abbattere l'inquinamento, gli incidenti, la congestione stradale. Basandosi su una proposta della Commissione del febbraio 2002, il Consiglio e il Parlamento hanno deciso, nel luglio 2003, di lanciare il programma Marco Polo, col regolamento (CE) n. 1382/2003. Questo programma, dotato di un bilancio di 100 milioni di euro per il periodo 2003-2006 si prefigge obiettivi molto concreti: contribuire al trasferimento del previsto aumento del trasporto stradale internazionale verso modi alternativi. Gli obiettivi di questo programma sono quindi misurabili e i vantaggi possono essere chiaramente dimostrati.

La prima procedura di selezione del programma Marco Polo (2003-2006) è stata lanciata nell'ottobre 2003. I suoi risultati hanno dimostrato il valore aggiunto di un programma comunitario di sostegno per azioni intermodali concrete basate sul mercato. I 15 milioni di euro erogati dal bilancio comunitario serviranno ad avviare nuovi servizi capaci di trasferire merci dalla strada verso altri modi. Secondo le previsioni, il trasferimento modale ottenuto sarà anche più elevato del previsto aumento annuo atteso del volume di trasporto stradale internazionale, stimato in circa 12 miliardi di tonnellate/km. Perciò l'obiettivo centrale del programma Marco Polo sarà raggiunto sicuramente. In secondo luogo, in termini di valore monetario, i vantaggi ambientali previsti che saranno probabilmente ottenuti con il contributo in termini di riduzione dell'inquinamento, diminuzione delle emissioni di CO₂ e degli incidenti sono notevolmente superiori

... Continua



Continua ...

ai sussidi assegnati. In definitiva, il programma Marco Polo prevede che i partecipanti ai progetti finanzino una rilevante percentuale dei costi, almeno il 65% dei costi di progetto, con conseguenti investimenti nel mercato. Nel 2003 una procedura di selezione con un finanziamento di 15 milioni di euro ha dato avvio a progetti per un valore complessivo superiore a 360 milioni di euro. L'altro lato della medaglia è rappresentato da un esubero della domanda di partecipazione al programma. Durante la procedura di selezione del 2003 la Commissione ha ricevuto proposte ammissibili di finanziamento pari a 182 milioni di euro, a fronte di un bilancio complessivo di 15 milioni di euro; il tasso di finanziamento è quindi inferiore al 10%: una situazione non favorevole. Questi tassi di finanziamento così bassi possono disincentivare le società a presentare buone proposte, nella misura in cui esse temono di perdere tempo nella preparazione delle loro domande.

Si può pertanto concludere che i meccanismi e gli obiettivi dell'attuale programma Marco Polo sono precisi e dovrebbero proseguire anche nel corso delle nuove prospettive finanziarie. Analoga conclusione è che le risorse di bilancio assegnate al programma sono largamente insufficienti per finanziare tutti i buoni propositi. Ciò si traduce in una perdita di opportunità a detrimento di un migliore sistema di trasporto.

3. Il secondo Programma Marco Polo (2007-2013)

Il Programma Marco Polo II non altera sostanzialmente la natura e le procedure del programma. Infatti le azioni di trasferimento fra modi, catalizzatrici e comuni di apprendimento, sono mantenute alle stesse condizioni di base. Tuttavia, esistono due nuove caratteristiche necessarie per garantire che il programma Marco Polo raggiunga pienamente tutti i suoi obiettivi strategici nell'ambito di una politica di trasporto sostenibile.

a) Una maggior copertura geografica: al giorno d'oggi l'Europa – non solo l'UE a 27, l'Unione di 27 Stati membri – si sta orientando sempre più verso un mercato integrato dei trasporti, che include i nuovi paesi candidati all'adesione. Anche i paesi EFTA e SEE e i nostri vicini dell'Europa orientale, in particolare Russia, Bielorussia e Ucraina, i Balcani e la regione del Mediterraneo sono parte di un grande mercato integrato emergente per i servizi di trasporto. La catena di approvvigionamento e la produzione industriale non si fermano alle frontiere dell'UE a 25. Affinché il sistema di trasporto nell'UE fornisca migliori prestazioni ambientali devono anche essere considerate le opzioni intermodali e le alternative al trasporto stradale al di fuori dell'UE. Si è constatato che è particolarmente difficile studiare alternative al trasporto stradale nell'UE una volta che le merci sono trasportate su un camion su percorsi a lunga distanza all'esterno dell'UE. Per questo motivo l'attuale proposta prevede la possibilità di partecipazione delle imprese dell'"Europa allargata" purché i loro paesi – se non sono membri dell'Unione europea né candidati all'adesione - abbiano concluso un accordo specifico con l'Unione, chiarendo ugualmente il loro contributo al bilancio del programma.

b) Il Libro Bianco sui trasporti del 2001 ha introdotto l'idea di fornire servizi logistici di alta qualità basati sul trasporto marittimo a breve distanza, comparabile, nei suoi aspetti qualitativi alle autostrade e chiamato "autostrade del mare". Tutto ciò doterà il trasporto marittimo di ulteriori capacità per concorrere con il trasporto su gomma, contribuendo così al trasferimento modale. L'articolo 12, lettera a) dei nuovi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), adottati il 29 aprile 2004, delimita ulteriormente questo concetto per quanto attiene la infrastruttura di reti che deve essere istituita. Il programma Marco Polo do-

vrebbe far propria questa impostazione. Per questo motivo la Commissione propone obiettivi adeguatamente ambiziosi per i servizi delle autostrade del mare. Per esempio, le autostrade del mare dovrebbero essere realizzate tra Francia e Spagna per evitare le strozzature del traffico stradale sui Pirenei, e iniziative simili potrebbero essere adottate tra Italia e Spagna.

Considerata l'organizzazione su grande scala delle autostrade del mare, il progetto Marco Polo dovrebbe andare oltre le azioni catalizzatrici o di trasferimento modale già esistenti. Mentre l'obiettivo di queste azioni è trasferire il previsto aumento di traffico stradale verso modi alternativi, le azioni "autostrade del mare" dovrebbero condurre ad una riduzione del traffico stradale nel tempo e su un determinato corridoio. Questo beneficio, per il suo elevato valore aggiunto comunitario e chiaramente visibile al cittadino europeo, giustifica un elevato contributo comunitario, basato su progetti attentamente elaborati da consorzi allargati, cui partecipino operatori marittimi, operatori di trasporto e fornitori di infrastrutture.

4. Azioni per la riduzione del traffico

Il ricorso al trasporto intermodale non pregiudicherà strutturalmente l'aumento della domanda di trasporto. Se avrà successo, ripartirà la crescita della domanda in maniera più omogenea. È arrivato il momento di inserire più attivamente il settore produttivo e i sistemi logistici in una strategia coerente per le azioni di sviluppo sostenibile. Le caratteristiche della produzione, dell'offerta e degli ordinativi devono essere migliorate per aumentare l'intensità del trasporto della produzione industriale. Per questo motivo la Commissione propone azioni per la riduzione del traffico. La stessa industria ha cominciato a interessarsi a questo problema, principalmente

... Continua



Continua ...

per razionalizzare le sue catene di approvvigionamento e per ridurre i costi di distribuzione e di trasporto su gomma. Esiste quindi una significativa convergenza di interessi tra le misure tendenti al rafforzamento dell'efficienza dell'industria e la volontà politica di ridurre gli effetti negativi del trasporto con azioni destinate semplicemente a diminuirlo. Anche in questo caso esiste un obiettivo quantitativo: la riduzione del 10% del tonnello o dei veicoli/chilometro in una data catena di approvvigionamento. Questa riduzione non deve essere il risultato di una riduzione della produzione o dell'occupazione. La proposta fornisce inoltre due importanti chiarimenti, uno riferito alle azioni prioritarie nel settore ferroviario, l'altro relativo all'ambito di applicazione dei fondi infrastrutturali previsti dal programma Marco Polo.

5. Creazione di sinergie per il settore ferroviario

In sintonia con le strategie generali in materia di intermodalità si propone di considerare con particolare attenzione tutte le azioni nel settore del trasporto ferroviario di merci tese a un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti. Come esempio può essere citata la creazione di reti per il traffico internazionale di merci con treni merci ad alta velocità e tratte riservate per beni di consumo o corrieri espressi. Si può anche pensare all'aumento di fattori di carico ottenuti con i nuovi approcci logistici e alle nuove soluzioni tecniche.

6. Finanziamento delle infrastrutture ausiliarie

L'attuale programma Marco Polo già prevede un finanziamento limitato delle così dette "infrastrutture ausiliarie." Si tratta di infrastrutture necessarie e sufficienti per realizzare gli obiettivi delle azioni orientate al servizio individuate dal programma Marco

Polo. La prima gara d'appalto per l'attuale programma Marco Polo ha dimostrato che, da parte delle industrie esiste una considerevole domanda di queste infrastrutture necessarie per il successo dei servizi. Di conseguenza, la proposta attuale introduce alcuni elementi di flessibilità. Non esiste finanziamento incrociato tra questo tipo di finanziamento di infrastrutture in funzione della domanda e lo strumento di finanziamento del programma TEN-T. Infatti, i programmi si diversificano intrinsecamente nel loro approccio ai finanziamenti. Il programma TEN-T è uno strumento per costruire una rete di infrastrutture europee con obiettivi a lungo termine, come lo sviluppo del mercato interno e la coesione economica e sociale. Questi obiettivi sono per lo più assenti nel programma Marco Polo, che costituisce uno strumento orientato al mercato, retto dalla legge della domanda e finalizzato al trasferimento modale sostenibile realizzato con servizi di trasporto. I beneficiari del programma Marco Polo sono esclusivamente imprese che si sforzano di ottenere obiettivi commerciali nel breve e medio termine, mentre nella TEN-T sono gli Stati membri e le pubbliche autorità a svolgere un ruolo predominante. I progetti finanziati nell'ambito del programma Marco Polo sono meno costosi e il loro periodo di attuazione è più breve rispetto ai progetti TEN-T. La costruzione di un tunnel ferroviario, ad esempio, attraverso i Pirenei, richiederebbe almeno 15 anni e costerebbe diversi miliardi di euro, molto di più di un servizio marittimo cofinanziato nell'ambito del progetto "autostrade del mare" finanziato dal programma Marco Polo.

(Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 389/261)

La Direttiva 2006/87/CE fissa le condizioni armonizzate per il rilascio di certificati tecnici per le navi della navigazione interna sull'intera rete di vie navigabili interne della Comunità. I requisiti tecnici figuranti negli allegati della Direttiva 2006/87/CE comprendono essenzialmente le disposizioni previste dal regolamento per l'ispezione delle navi del Reno, nella versione approvata nel 2004 dagli Stati membri della Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR).

Si rende, quindi, necessario, al fine di evitare distorsioni della concorrenza e la presenza di livelli diversi di sicurezza e nell'interesse stesso di un'armonizzazione a livello europeo, adottare requisiti tecnici equivalenti per l'intera rete delle vie navigabili interne della Comunità, garantendo un aggiornamento periodico degli stessi in modo da conservarne l'equivalenza. La Direttiva 2006/87/CE autorizza la Commissione ad adeguare tali requisiti tecnici in funzione dei progressi tecnici e dell'evoluzione derivante dai lavori di altri organismi internazionali, in particolare da quelli svolti dalla CCNR.

Tali adeguamenti devono essere effettuati rapidamente al fine di garantire alle navi per la navigazione interna un livello di sicurezza equivalente a quello richiesto per il rilascio del certificato di cui all'art. 22 della convenzione riveduta per la navigazione del Reno. Le misure necessarie all'esecuzione della Direttiva 2006/87/CE dovranno essere adottate secondo la Decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. Vista l'urgenza dell'adeguamento degli allegati della Direttiva 2006/87/CE, sarà necessario applicare la procedura d'urgenza prevista dall'art. 5 bis, par.

... Continua

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 18 DICEMBRE 2006 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/87/CE CHE FISSA I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA





Continua ...

6, della Decisione 1999/468/CE, provvedendo, quindi, alla modifica della Direttiva 2006/87/CE.

REGOLAMENTO (CE) N. 93/2007 DELLA COMMISSIONE DEL 30 GENNAIO 2007 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2099/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA E LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI (COMITATO COSS)

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 22/12)

Il Regolamento (CE) n. 2099/2002 ha istituito il Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), il quale risulta incaricato di centralizzare le attività svolte dai comitati istituiti dalla normativa comunitaria sulla sicurezza marittima, sulla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e sulla tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi.

Si avverte, quindi, la necessità che tutta la nuova legislazione adottata dalla Comunità nel settore della sicurezza marittima renda obbligatorio il ricorso al COSS.

L'art. 7 del Regolamento (CE) n. 789/2004 del 21 aprile 2004, relativo al trasferimento di navi da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità, che abroga il Regolamento (CEE) n. 613/91, l'art. 13 della Direttiva 2005/35/CE del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per le violazioni e l'art. 12 del Regolamento (CE) n. 336/2006 del 15 febbraio 2006, relativo all'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza, che abroga il Regolamento (CE) n. 3051/95, dispongono che la Commissione sia assistita dal COSS ai fini dell'attuazione dei regolamenti citati. Ciò rende, quindi, necessario intervenire al fine di modificare il Regolamento (CE) n. 2099/2002, istitutivo del comitato COSS.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL TRASPORTO INTERNO DI MERCI PERICOLOSE

(COM (2006) 852 def.)

Nel contesto dell'Unione europea la normativa sul trasporto di merci pericolose si applica soltanto alle modalità stradale e ferroviaria di trasporto via terra delle merci pericolose. Per questi due settori, le disposizioni legislative in vigore garantiscono un elevato livello di sicurezza dei trasporti, la libera prestazione dei servizi di trasporto e la libera circolazione dei mezzi di trasporto sul territorio dell'Unione europea; mentre non esistono norme europee applicabili al trasporto delle merci pericolose per vie di navigazione interna. Con riguardo al trasporto di merci pericolose mediante navigazione fluviale, esistono due sistemi di norme regionali che disciplinano il trasporto sul Reno e sul Danubio (ADNR e ADN-D), ed un terzo sistema (ADN delle Nazioni Unite) dovrebbe entrare in vigore in tempi brevi; esistono, inoltre, diverse norme che disciplinano il trasporto nazionale nei paesi il cui territorio è percorso dal Reno e dal Danubio ed in altri paesi.

Le misure adottate individualmente dagli Stati membri non permetterebbero di conseguire su tutto il territorio dell'Unione lo stesso grado di armonizzazione e di applicazione delle norme per vie navigabili interne raggiunto nel settore dei trasporti su strada e per ferrovia. Inoltre, l'applicazione di norme diverse per le varie modalità di trasporto comporterebbe un numero più elevato di problemi pratici per il trasporto multimodale, soprattutto in termini di aumento dei costi.

In particolare, nel settore della navigazione fluviale, l'esistenza di norme distinte per i trasporti internazionali e per i trasporti nazionali ostacolerebbe lo sviluppo di questo tipo di trasporto.

La proposta integra e aggiorna la Direttiva 94/55/CE sul trasporto di merci pericolose su strada e la Direttiva 96/49/CE sul trasporto di merci peri-

colose per ferrovia senza introdurre cambiamenti essenziali nelle disposizioni relative al trasporto su strada e per ferrovia. Per contro, la proposta estende il campo d'applicazione del diritto comunitario alla navigazione fluviale, apportando in tal modo un significativo cambiamento. La proposta si pone, quindi, l'obiettivo di introdurre norme uniformi sull'intero territorio dell'Unione per tutte le operazioni di trasporto di merci pericolose, indipendentemente dal tipo di trasporto e dal fatto che si tratti di trasporto nazionale o internazionale.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE ABROGAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 954/79 DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA RATIFICA DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE RELATIVA AL CODICE DI COMPORTAMENTO PER LE CONFERENZE MARITTIME O L'ADESIONE DI TALI STATI ALLA CONVENZIONE

(COM (2006) 869 def.)

La proposta è volta ad abrogare il Regolamento (CEE) n. 954/79 del Consiglio, del 15 maggio 1979, concernente la ratifica da parte degli Stati membri della convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime o l'adesione di tali Stati alla convenzione.

Questa convenzione (Ginevra, 6 aprile 1974), che è stata redatta al fine di istituire un quadro internazionale armonizzato per la gestione delle conferenze sui trasporti marittimi, presenta come obiettivo primario quello di promuovere un giusto equilibrio nell'accesso al trasporto marittimo di linea tra gli operatori dei paesi industrializzati e quelli dei paesi in via di sviluppo.

A tal fine, il codice stabilisce la cosiddetta "norma 40/40/20", secondo la quale le spedizioni effettuate tra due Stati contraenti devono essere ripartite come segue: 40% per gli armatori stabiliti nel paese d'origine, 40%

... Continua



Continua ...

per gli armatori stabiliti nel paese di destinazione e 20% per gli armatori di altri paesi (che aderiscono anch'essi al codice). La convenzione prevede altresì norme e procedure intese ad evitare abusi perpetrati mediante conferenze e favorire il dialogo tra caricatori e trasportatori. La presente proposta di regolamento si è resa necessaria in seguito all'adozione del Regolamento (CE) n. 1419/2006 del Consiglio, del 25 settembre 2006, che abroga il Regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi, e che modifica il Regolamento (CE) n. 1/2003, estendendone il campo di applicazione al cabotaggio e ai servizi di trasporto con navi da carico non regolari. Il Regolamento (CEE) n. 4056/86, abrogato lo scorso 25 settembre 2006 dal Regolamento (CE) n. 1419/2006, prevedeva un'esenzione per categoria, a favore delle conferenze marittime, dal divieto delle pratiche commerciali restrittive di cui all'art. 81 del Trattato.

Poiché le regole di concorrenza non sono mai state interamente applicabili al settore dei trasporti marittimi di linea, la Commissione pubblicherà, prima dell'entrata in vigore di tale abrogazione, opportuni orientamenti sulla concorrenza nel settore marittimo, in modo da facilitare la transizione verso un regime pienamente concorrenziale. Tali orientamenti, che dovrebbero essere diffusi entro la fine del 2007, intendono definire le modalità di applicazione delle regole di concorrenza al settore dei trasporti marittimi di linea, in particolare per quanto concerne la pubblicazione e lo scambio regolare e tempestivo delle informazioni sulla capacità e sull'utilizzazione.

Ai sensi dell'art. 1, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1419/2006, l'art. 1, par. 3, lettere b) e c), gli artt. da 3 a 7, l'art. 8, par. 2, e l'art. 26 del Regolamento (CEE) n. 4056/86 continuano ad essere applicati rispetto al-

le conferenze di compagnie marittime di linea che soddisfano le condizioni di cui al suddetto regolamento alla data di entrata in vigore del Regolamento (CE) n. 1419/2006 per un periodo transitorio di due anni. Alla scadenza del periodo transitorio, ossia il prossimo 18 ottobre 2008, i trasporti marittimi di linea saranno disciplinati dall'art. 81, par. 1, del Trattato e le conferenze sui trasporti marittimi di linea saranno illegali, qualora riguardino gli scambi commerciali da e verso porti comunitari.

Gli Stati membri che aderiscono al codice non potranno più rispettarne gli obblighi, in particolare l'obbligo di provvedere a che le compagnie marittime nazionali abbiano il diritto di essere membri a pieno titolo delle conferenze volte a garantire gli scambi commerciali con l'estero (art. 1, par. 1, del codice); mentre gli Stati membri che non sono parti contraenti del codice non potranno decidere né di ratificarlo, né di aderirvi. In conclusione, il Regolamento (CEE) n. 954/79 diverrà inapplicabile e dovrà essere abrogato nel momento in cui si abroga l'esenzione, a favore delle conferenze marittime, dal divieto di cui all'art. 81, par. 1, del Trattato.

DECRETO MINISTERIALE 5 MARZO 2007 CONTRIBUTI PER L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA DELLA INDUSTRIA CANTIERISTICA. MODALITÀ E CRITERI PER L'APPLICAZIONE DEI BENEFICI E LE AUTORIZZAZIONI DI SPESSA, AI SENSI DEI COMMI 1040 E 1041 DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2006, N. 296 (LEGGE FINANZIARIA)

(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 63 del 16 marzo 2007)

Sulla base delle definizioni di cui alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla costruzione navale, possono con il presente decreto beneficiare degli aiuti le imprese di costruzione, riparazione e trasformazione navale, iscritte agli albi speciali delle imprese navalmeccaniche di cui all'art. 19 della legge 14 giugno

1989, n. 234, per progetti di prodotto e di processo, tecnologicamente innovativi o sensibilmente più avanzati rispetto allo stato dell'arte nel settore e che comportano un grado di rischio sul piano tecnologico e industriale maggiore di quello degli investimenti produttivi ordinari, avviati nel periodo 1° gennaio 2004 - 31 dicembre 2008.

DECRETO MINISTERIALE 8 MARZO 2007 PROCEDURA PER IL RICONOSCIMENTO D'IDONEITÀ ALLO SVOLGIMENTO DEI CORSI DI ADDESTRAMENTO PER IL PERSONALE MARITTIMO

(Pubblicato nella G.U. della Repubblica Italiana n. 73 del 28 marzo 2007)

Considerata la necessità di standardizzare, semplificare e velocizzare le procedure finalizzate al riconoscimento per lo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo, con il presente decreto il riconoscimento di idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo viene rilasciato ad enti, istituti, società od altri soggetti giuridici che ne facciano richiesta e che risultino in possesso dei requisiti previsti dai decreti istitutivi dei corsi di addestramento indicati.

Il provvedimento formale di riconoscimento di idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo contiene precise informazioni in merito alle aule, alle attrezzature, al corpo docente, al numero degli allievi, nonché alle modalità relative allo svolgimento dei corsi; mentre il provvedimento di rigetto dell'istanza, contiene un'esposizione congrua della motivazione del diniego e l'indicazione dell'autorità e dei termini per la presentazione di eventuali ricorsi.

L'ufficio competente ad adottare il suddetto provvedimento esamina la documentazione e verifica la conformità delle strutture, delle attrezzature, del programma e del corpo istruttori ai requisiti previsti dai decreti istitutivi dei corsi di addestramento.



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

I LIMITI SPAZIO-TEMPORALI DI APPLICABILITÀ DELLA CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1924 E LA DISCIPLINA APPLICABILE AL CONTRATTO DI TRASPORTO ENTIERIORMENTE E SUCCESSIVAMENTE A TALE INTERVALLO (CASSAZIONE SEZ. 3 – Sentenza 6 giugno 2006 n. 13253)

Attraverso la sentenza in oggetto, la Suprema Corte di Cassazione affronta due temi estremamente delicati e sostanzialmente interdipendenti, ossia l'intervallo spazio-temporale entro cui un contratto di trasporto costituito da una polizza di carico è soggetto alle Regole dell'Aja-Visby e, conseguentemente, quale dovrà essere la disciplina normativa applicabile alle tratte che, pur essendo di fatto incluse nell'arco del trasporto, ne restano di fatto scoperte, trovandosi al di fuori di detti limiti. Si trattava, nella fattispecie, di un contratto di trasporto marittimo rappresentato da una polizza di carico nella quale era stato previsto che la consegna al ricevitore fosse effettuata non direttamente sottobordo, bensì tramite la movimentazione del contenitore in un deposito di svuotamento (CFS - Container Freight Station), presso il quale la merce doveva essere estratta dal contenitore per essere riconsegnata al destinatario. Secondo la ricorrente tale operazione di movimentazione costituiva un'operazione sostanzialmente accessoria al trasporto marittimo, in quanto funzionale all'esecuzione della riconsegna, e non poteva pertanto escludersi l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 – e delle rispettive limitazioni – a tale intervallo spazio-temporale, nel quale appunto si verificò il danno. Nella decisione in oggetto, la Suprema Corte, rigettando il suddetto ricorso, non modifica il proprio tradizionale orientamento, e si richiama ad una delle più recenti decisioni sul punto, costituita da Cass. 1998, n. 8713, nella quale viene sancito che "il regime di responsabilità del vettore previsto dal-

la Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924, si applica dal momento della caricazione delle merci a bordo della nave, sino al momento dello sbarco". In linea con tale interpretazione è ad esempio anche la giurisprudenza inglese che, in merito all'applicabilità delle Regole dell'Aja-Visby, ha sempre adottato la cosiddetta *tackle to tackle rule*, secondo cui la disciplina della Convenzione si applica automaticamente ad un determinato trasporto dal momento in cui la merce viene agganciata dal paranco (appunto *the ship's tackle*) fino a quando il carico viene scaricato sottoparanco (si veda, in particolare, *Pyrene Co v Scindia Navigation [1954] 2 QB 402*). La possibilità di inglobare nell'ambito del trasporto via mare un'eventuale successiva breve tratta via terra qualificandola come accessoria, veniva peraltro esclusa anche in una recentissima decisione in materia di trasporto multimodale, in cui si stabilisce che "il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, anche quando sia caratterizzato dalla assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito della normativa speciale prevista dalla Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924 sulla polizza di carico, riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimane regolato dalla disciplina del codice civile" (Cass. n. 2898 del 2005). Le sopra citate decisioni della Suprema Corte, non solo danno la medesima soluzione al problema dei limiti di applicabilità della Convenzione, ma giungono addirittura ad ipotizzare che in caso di trasporto misto o comunque non effettuato esclusivamente via mare, l'intero rapporto debba ritenersi ad essa sottratto, per essere ricondotto al regime del codice civile. In buona sostanza, la giurisprudenza della Corte di Cassazione, peraltro paventando l'ipotesi – per la verità non troppo condivisibile – che la Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924 non si applichi affatto in tutti i casi in cui il trasporto preveda una fase, ancorché non prevalente, di trasporto via terra, è certamente consolidata nell'escludere che la normativa Convenzionale

sia applicabile ad una tratta di trasporto terrestre, sia pur meramente accessoria a quello marittimo da essa eventualmente regolato. In realtà, va detto che si tratta di un'interpretazione fortemente anacronistica dell'applicabilità della Convenzione, tenuto conto che a seguito della cd. containerizzazione i trasporti combinati sono ormai la regola, ma che non può comunque essere elusa, stante il modo in cui la stessa Convenzione si articola. Sarebbe in realtà, sufficiente adottare una visione a 360° delle disposizioni contenute nelle Regole dell'Aja-Visby per rendersi conto del fatto che è la stessa Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 a lasciare all'interprete un certo margine di manovra nel definire i limiti di applicabilità delle proprie disposizioni. È certamente vero che all'art.I.e la Convenzione identifica l'oggetto della propria disciplina nel trasporto di merci per mare, mentre all'art.III.2, nel definire le obbligazioni proprie del vettore, fornisce un'elencazione di attività – caricazione, rimaneggiamento, stivaggio, trasporto, custodia, cura e scaricazione – che vanno appunto dalla caricazione alla scaricazione della merce, ma vi è di più. Infatti, contrariamente all'apparenza, tali definizioni sono ben lungi dal fornire una precisa chiave di delimitazione dell'ambito di applicazione della Convenzione, nel senso che se è vero che essa disciplina il contratto di trasporto di merci per mare così come definito dai due articoli sopra citati, è altrettanto vero che quel contenuto non va ricostruito solo considerando la lettera delle due definizioni, bensì interpretando queste ultime alla luce di tutti gli obblighi, diritti ed immunità indicate e previste dalle norme successive all'art.II, relativamente alle operazioni specificatamente da esso indicate. L'interprete, infatti, per poter stabilire in che senso l'esecuzione del trasporto – così come definito dalla Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924 – è soggetto all'efficacia della stessa, dovrà fare riferimento a ciò che viene stabilito dal combinato

... Continua



Continua ...

disposto delle norme della Convenzione stessa, intese nel loro insieme. In questo senso, risulterà allora piuttosto riduttiva l'interpretazione dell'art.I.e della Convenzione secondo cui il trasporto per mare sarebbe definibile come "il trasporto di merci che copre il tempo che decorre dal momento della caricazione delle merci a bordo della nave fino al loro sbarco dalla nave". Si rileva infatti che la stessa Convenzione conferisce rilievo ad attività sostanzialmente anteriori alla caricazione (all'art.III.2, là dove richiede l'esercizio della dovuta diligenza "all'inizio del viaggio", e all'art.III.3, che prevede l'emissione della polizza di carico al momento della "presa in consegna della merce"), e successive alla scaricazione (all'art.III.6, che fa decorrere il termine di decadenza dalla "riconsegna" della merce al destinatario). È pertanto evidente, sulla base di dette considerazioni, che non potrà ritenersi condivisibile l'affermazione che la Convenzione trova applicazione soltanto in riferimento al periodo compreso fra la caricazione e la scaricazione, rispettivamente intese come effettivo carico della merce sulla nave e rimozione dalla stessa; tale affermazione andrà invece corretta, intendendo in questo senso una ben più complessa serie di attività. Infatti, per "caricazione" agli effetti della Convenzione si dovranno certamente intendere non solo la già avvenuta caricazione della merce sulla nave, come appunto lascerebbe intendere la lettera della definizione di cui all'art.I.e, bensì anche le operazioni di cui all'art.III, paragrafi 2 e 3. Parimenti, riguardo alle operazioni di scaricazione, pur non dettando un'espressa disciplina, la Convenzione ne delinea il significato in maniera assolutamente estensiva, inquadrandone il concetto attraverso le attività di rimozione delle merci dalla nave e del loro trasferimento nel possesso della persona che abbia diritto alla riconsegna in forza del contratto di trasporto (art.III.6), in modo tale che la scaricazione risulta indirettamente definita per effetto della combinazione fra la

rimozione delle merci dalla nave ed il trasferimento alla persona che abbia diritto alla consegna delle stesse. Orbene, il fatto che il testo della Convenzione non faccia riferimento al solo momento della riconsegna delle merci, è significativo del fatto che le due componenti dell'attività di scaricazione debbano essere in qualche modo l'una successiva all'altra, cioè o senza soluzioni di continuità temporale (come nel caso in cui la consegna al ricevitore avvenga nel porto non appena avvenuto lo scarico, e quindi con immediatezza rispetto alla rimozione della merce dalla nave) o con un apprezzabile intervallo temporale tra la rimozione della merce dalla nave e la sua riconsegna al ricevitore. In conclusione, ferma restando al momento la facoltà concessa dall'art.VII della Convenzione di ampliare pattizamente l'ambito applicativo delle norme, rimane dunque categoricamente esclusa – salvo appunto diversa volontà espressa dalle parti – ogni possibilità di estensione della Convenzione a tratti di trasporto terrestre, per quanto brevi, antecedenti alla caricazione o successivi alla scaricazione, ma va sottolineato come dette attività vadano certamente inquadrare in un'ottica moderna, per far fronte alle reali esigenze dei traffici e degli operatori del settore. Posto dunque che la Convenzione di Bruxelles del 1924, salvo diverso accordo tra le parti, potrà trovare applicazione unicamente nell'intervallo spazio-temporale compreso tra le operazioni di caricazione e quelle di scaricazione (che non dovranno essere intese come "tackle to tackle", bensì nella più articolata definizione sopra delineata), resta aperto a questo punto un problema interpretativo ulteriore, che appunto si pone quando le parti, senza nulla convenire, stipulino un contratto di trasporto per mare prevedendo comunque tratti iniziali o finali non riconducibili all'intervallo previsto dalla Convenzione. La questione sembra da risolvere sulla base delle opzioni interpretative che si danno allorché sussista un rapporto contrattuale misto, cioè presentante i caratteri di due tipi contrattuali. Tali opzioni sono in questo senso sostanzialmente due, ossia quella della prevalenza (per cui il rapporto sarebbe integralmente regolato dal tipo prevalente), o quella della combinazione fra i regimi dei due tipi contrattuali (per cui ogni tratta dell'intero tragitto sarebbe regolata dalla disciplina normativa corrispondente). Se si applicasse il principio di prevalenza, dovrebbe trovare applicazione il regime della Convenzione all'intera tratta, atteso che sarebbe certamente prevalente il profilo del trasporto per mare, se non altro per l'esiguità dello spazio per cui ha avuto luogo pacificamente il trasporto via terra (il luogo di deposito è pur sempre in Genova sia pure fuori dal porto). Senonché, stante contrarietà di detta soluzione interpretativa alla costante giurisprudenza della Cassazione, e in presenza altresì di una norma della Convenzione che espressamente rimette all'accordo delle parti la deroga alle sue disposizioni e, quindi, anche la sua estensione oltre i limiti che le sarebbero propri (art.VII), l'operazione di qualificazione del rapporto di prevalenza resta preclusa, perché si risolverebbe in un'estensione della disciplina della Convenzione al di fuori delle modalità da essa previste. Di conseguenza, la soluzione che vede sostanzialmente concordi dottrina e giurisprudenza maggioritarie consiste nell'applicazione del criterio della combinazione di diversi tipi contrattuali, in modo tale che il rapporto *de quo* resterà soggetto alla disciplina delle Regole dell'Aja-Visby nell'intervallo spazio-temporale compreso tra le operazioni di caricazione e quelle di scaricazione, mentre anteriormente e successivamente a tale intervallo si dovrà fare riferimento al tipo di trasporto adottato, con conseguente applicazione della relativa disciplina.

In conclusione, in mancanza di un accordo convenzionale delle parti estensivo dell'applicazione della Convenzione ai sensi dell'art.VII della stessa, dovrà escludersi che un contratto di trasporto che preveda tratti di trasporto anteriori o successivi all'intervallo compreso tra caricazione e scaricazione, possa ritenersi regolato dalla Conven-

... Continua



Continua ...

zione di Bruxelles del 1924, di modo che il rapporto resta soggetto alla disciplina della Convenzione soltanto per la tratta compresa fra le dette operazioni (comunque intese, si ricorda, in via estensiva), e sarà invece regolato dalla disciplina di volta in volta applicabile al singolo tipo di trasporto in oggetto, per le fasi anteriori e successive a tale intervallo spazio-temporale.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

a cura di Greta Tellarini

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO IN MERITO ALLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'ELIMINAZIONE DI CONTROLLI EFFETTUATI ALLE FRONTIERE DEGLI STATI MEMBRI NEL SETTORE DEI TRASPORTI SU STRADA E PER VIE NAVIGABILI
(COM(2006) 432 def.)

La proposta in esame riguarda la codificazione del Regolamento (CEE) n. 4060/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo all'eliminazione di controlli effettuati alle frontiere degli Stati membri nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili, e delle modifiche ad esso apportate dal Regolamento n. 3356/91. Il Comitato raccomanda di esaminare in quale misura questa proposta di codificazione debba includere anche la legislazione che disciplina altri modi di trasporto, quali ad esempio le ferrovie, il trasporto intermodale, il trasporto marittimo a corto raggio e il trasporto aereo. Infatti, il Comitato osserva che la proposta della Commissione in esame intende codificare solo il regolamento CEE n. 4060/89 del Consiglio relativo all'eliminazione di controlli effettuati alle frontiere degli Stati membri nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili, ma non riguarda altri modi di trasporto quali le ferrovie, il trasporto intermodale, il trasporto marittimo a corto raggio

e il trasporto aereo, per i quali vigono ancora i controlli alle frontiere. Secondo il Comitato è opportuno considerare anche questi modi di trasporto. Il Comitato accoglie con favore la versione codificata proposta, a condizione che il contenuto degli atti oggetto di codifica resti invariato, e che l'opera di codificazione si limiti ad accorparli, apportando unicamente le modifiche formali necessarie. Data l'importanza per i cittadini europei di avere accesso a una legislazione europea trasparente, il Comitato insiste presso la Commissione affinché essa consideri se e in che misura sia opportuno procedere alla codifica di altri atti.

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO IN MERITO ALLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 417/2002 SULL'INTRODUZIONE ACCELERATA DELLE NORME IN MATERIA DI DOPPIO SCAFO O DI TECNOLOGIA EQUIVALENTE PER LE PETROLIERE MONOSCAFO E ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2978/94 DEL CONSIGLIO
(COM(2006) 111 def.)

Il Regolamento (CE) n. 417/2002, emendato dal Regolamento (CE) n. 1726/2003, prevede l'introduzione di norme che vietano il trasporto dei prodotti petroliferi pesanti nelle petroliere monoscafo dirette verso/provenienti da porti dell'Unione Europea, per ridurre il rischio di inquinamento da idrocarburi nelle acque europee. Un divieto analogo, basato sulle misure adottate dall'UE è stato imposto dall'IMO, a livello mondiale, con le nuove regole 13G e 13H dell'allegato I alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Convenzione MARPOL 73/78). Il paragrafo 7 della regola 13G e i paragrafi 5, 6 e 7 della regola 13H di tale convenzione prevedono tuttavia che le autorità nazionali possano, a determinate condizioni, esentare le proprie petroliere dal divieto. La Commissione europea ricorda gli accordi politici conclusi prima e subito dopo l'adozione del divieto IMO e la dichiarazione della presidenza italiana del di-

cembre 2003, che esprimeva l'impegno degli allora 15 (oggi 25) Stati membri a non ricorrere alle deroghe previste dalla Convenzione MARPOL. La Commissione europea propone un emendamento al Regolamento (CE) n. 417/2002, con l'intento di trasformare in legge l'impegno politico: ciò estenderebbe il campo di applicazione del regolamento vietando il trasporto di prodotti petroliferi pesanti in tutte le petroliere monoscafo battenti bandiera di uno Stato membro, indipendentemente dalla giurisdizione territoriale cui fanno capo i porti, i terminali offshore o la zona marittima in cui operano. Il CESE ricorda il proprio parere sulla Erika II, nel quale si è pronunciato a favore del divieto per le petroliere monoscafo di trasportare i prodotti petroliferi pesanti più inquinanti. In linea di principio gli Stati membri dovrebbero rispettare gli impegni politici presi a livello internazionale e garantire la coerenza della politica comunitaria. La breve relazione che precede la proposta, tuttavia, è incentrata solo sugli impegni politici, in particolare sulla dichiarazione dell'UE al momento dell'adozione della nuova regola 13H della Convenzione MARPOL. Con il parere sulla Erika II il Comitato raccomandava che l'UE proponesse all'IMO la designazione, ai sensi della Convenzione MARPOL, di aree ambientali particolarmente sensibili come «aree proibite» alle petroliere che trasportano prodotti petroliferi pesanti, nonché la definizione di rotte obbligatorie ai sensi della Convenzione SOLAS. Il CESE ritiene infine necessario chiarire o definire cosa si intenda per «prodotti petroliferi pesanti» nel nuovo paragrafo 3bis che l'articolo 1 della proposta di regolamento in esame propone di aggiungere all'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 417/2002. Gli articoli 4, paragrafi 4 e 5, del Regolamento (CE) n. 417/2002 (modificato) fanno riferimento all'articolo 4, paragrafo 3. Ora, nella proposta di regolamento in esame la Commissione propone di aggiungere all'articolo 4 il paragrafo 3bis: ciò renderebbe inapplicabile il suddetto riferimento, cosa che è in contrasto con gli obiettivi della proposta di regolamento.