

99.074

**Messaggio
sul Protocollo aggiuntivo n. 5 alla Convenzione riveduta
per la navigazione sul Reno**

dell'8 settembre 1999

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi per approvazione i disegni per un decreto federale concernente l'approvazione del Protocollo aggiuntivo n. 5 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e per una legge federale sull'adozione di condizioni relative alla messa in servizio di navi della navigazione renana e di misure per il promovi-mento della navigazione renana.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considera-zione.

8 settembre 1999

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Ruth Dreifuss

Il cancelliere della Confederazione, François Couchepin

Compendio

L'Unione Europea (UE) e la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) mettono in atto dal 1989 provvedimenti per il risanamento strutturale nella navigazione interna. Da un lato si tratta di provvedimenti per favorire la demolizione di navi tramite pagamento di premi («azione di demolizione»), d'altro lato di condizioni che regolano la messa in servizio di navi nuove («regola vecchio per nuovo»: al momento di mettere in servizio navi nuove, i proprietari di navi devono demolire stazza già in uso oppure versare un contributo speciale alla cassa di demolizione).

La Svizzera partecipa ai provvedimenti tramite la CCNR. Base giuridica è il Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, che scade alla fine del 1999. Una parte dei provvedimenti per il risanamento strutturale, cioè la regola «vecchio per nuovo», verrà però applicata fino al 2003. Questo rende necessario un nuovo protocollo aggiuntivo, il Protocollo aggiuntivo n. 5, che è stato firmato il 28 aprile 1999 dai cinque Stati membri della CCNR.

Decidendo di prolungare l'applicazione della regola «vecchio per nuovo», la CCNR ha adottato i provvedimenti corrispondenti dell'UE. Non ha invece adottato il «meccanismo di crisi» previsto dalla legislazione dell'UE per riattivare le misure di risanamento strutturale in caso di gravi disturbi del mercato della navigazione interna.

La Commissione europea coordina l'applicazione delle misure di proroga della regola «vecchio per nuovo». All'azione partecipano la Germania, la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, l'Austria e la Svizzera. Contrariamente all'azione di risanamento strutturale 1989-1999, la nuova regolamentazione non prevede nessun finanziamento pubblico. Gli Stati partecipanti sono però tenuti a istituire e amministrare un fondo per la navigazione interna che verrà finanziato tramite i contributi speciali versati dai proprietari di navi secondo la regola «vecchio per nuovo». Su domanda di organizzazioni della navigazione interna, i mezzi del fondo possono essere utilizzati per azioni di sostegno nell'ambito sociale e della formazione, sia a livello comunitario che renano.

Gli obblighi concreti derivanti dal Protocollo aggiuntivo n. 5 sono stabiliti in un regolamento della CCNR, conformemente alla legislazione comunitaria. Non essendo possibile applicare direttamente tutte le prescrizioni, sono necessari ulteriori regolamenti a livello nazionale, in particolare per quel che concerne la navigazione interna svizzera. Il Protocollo aggiuntivo entra in vigore già dal 1° gennaio 2000, motivo per cui la legge federale sull'adozione delle misure suddette è urgente.

Messaggio

1 Parte generale

11 La navigazione renana svizzera

La flotta renana internazionale della Svizzera comprende circa 75 navi mercantili. La capacità media di trasporto per nave è circa di 2000 tonnellate, nettamente superiore alla media delle navi straniere. La flotta renana svizzera rappresenta circa il 2 per cento della flotta renana complessiva.

Quasi il 15 per cento del volume globale del commercio estero della Svizzera viene trasportato sul Reno, soprattutto prodotti di derivazione del petrolio. Purtroppo questo contributo importante alla nostra economia è spesso misconosciuto, fatto tanto più deplorabile in quanto la navigazione renana costituisce un mezzo di trasporto ecologico con basso bisogno di infrastrutture.

Le norme di diritto internazionale che regolano la navigazione renana si basano sulla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno (Atto di Mannheim) del 17 ottobre 1868, nella versione del 20 novembre 1963 (RS 0.747.224.10). I due principi generali della Convenzione sono la libertà di navigazione (compreso il divieto di prelevare tasse unicamente sulla base della navigazione) e l'unità del regime renano.

La Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) è un'organizzazione internazionale con sede a Strasburgo che sorveglia il rispetto dei principi della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e lo sviluppo del regime del Reno. La CCNR emana prescrizioni tecniche e di polizia atte a migliorare la sicurezza della navigazione renana. Ne sono membri la Germania, il Belgio, la Francia, i Paesi Bassi e la Svizzera. A parte la Svizzera, quindi, tutti i membri della CCNR fanno parte dell'UE. Dato che nella CCNR vige il principio dell'unanimità dei voti, la Svizzera all'interno della Commissione ha gli stessi diritti degli altri membri. L'interesse della Svizzera a una CCNR forte è evidente.

12 I diritti di navigazione della Svizzera

In virtù della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, alle navi della navigazione interna che battono bandiera svizzera spettano tutti i diritti di navigazione sul Reno e sui suoi affluenti, ma non sulle altre vie navigabili collegate con il Reno. Nel 1996 la CCNR ha esortato i suoi membri facenti parte dell'UE a «prendere i provvedimenti necessari affinché alle navi della navigazione renana in possesso di un documento di appartenenza alla navigazione renana e partecipanti alle misure di risanamento strutturale come pure al loro finanziamento, venga garantito sotto ogni punto di vista il trattamento nazionale secondo l'articolo 4 ultimo capoverso della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, su tutte le vie navigabili connesse al Reno degli Stati membri» (risoluzione 1996-I-10).

In seguito, la Svizzera nel 1998 ha ottenuto ulteriori diritti di navigazione nell'ambito della CCNR. I nuovi diritti si basano su dichiarazioni fatte dalle delegazioni francese e tedesca, inserite nelle risoluzioni 1998-I-7, 1998-I-11 e 1998-II-12 della CCNR. Le navi renane svizzere non devono più chiedere un'autorizzazione per eseguire trasporti sulle vie navigabili tedesche (tranne nel caso di commercio con uno

Stato non membro della CCNR). In Francia l'esenzione dall'obbligo di autorizzazione comprende le principali vie navigabili connesse con il Reno. In Austria, che non fa parte della CCNR, rimane invece in vigore l'obbligo di autorizzazione per le navi svizzere.

L'interesse svizzero alla parità di trattamento in materia di diritti di navigazione si può così oggi considerare in gran parte realizzato, seppur a livello pragmatico più che formale. I Paesi Bassi, infatti, garantiscono alla Svizzera i diritti in questione già da tempo (legge sui trasporti della navigazione interna, Bollettino del regno dei Paesi Bassi, 1991, 711), e anche in Belgio le navi svizzere appartenenti alla flotta renana godono dei diritti di trasporto.

13 Il risanamento strutturale 1989-1999

Dato che la navigazione interna europea soffre da diversi decenni di un eccesso di capacità dal 1989, l'UE¹ e la CCNR mettono in atto misure di risanamento strutturale, cui partecipano i Paesi Bassi, la Germania, la Francia, il Belgio, l'Austria e la Svizzera. I provvedimenti da un lato mirano a favorire la demolizione di navi («azione di demolizione»), d'altro lato impongono condizioni per la messa in servizio di navi nuove («regola vecchio per nuovo»).

- *azione di demolizione*: ognuno degli Stati partecipanti ha fondato una «cassa di demolizione» con lo scopo di versare *premi di demolizione* ad armatori che procedevano alla rottamazione fisica di una nave destinata al trasporto merci – ad esempio 1 milione di franchi per una nave cisterna con una capacità di 2200 tonnellate. In compenso, per finanziare l'azione, tutti i proprietari di navi dovevano versare un contributo annuo alla cassa (ca. 10 000 fr. per la nave cisterna menzionata). A partire dal 1995, rivelatosi insufficiente il finanziamento tramite gli armatori, anche l'UE e gli Stati hanno versato contributi alle casse. Le casse dei singoli Stati sono solidali tra di loro e vengono coordinate dalla Commissione europea. L'azione si è conclusa nell'aprile del 1999. Secondo una valutazione provvisoria della CCNR, avrebbe ridotto la capacità di trasporto delle navi cisterna del 19 per cento circa, e delle navi da trasporto a secco del 18 per cento circa. I costi complessivi di quest'azione internazionale si situano attorno ai 338 milioni di euro (540 mio di fr.); gli armatori vi hanno contribuito con 157 milioni di euro, l'UE con 25 milioni di euro e i singoli Stati con 156 milioni.
- *regola «vecchio per nuovo»*: i trasportatori sono tenuti a demolire stazza navale *vecchia* se mettono in servizio stazza *nuova*, oppure a versare un cosiddetto contributo speciale alla cassa di demolizione. Questo contributo speciale «vecchio per nuovo» aumenta considerevolmente il prezzo di una nave nuova (a seconda della categoria di nave e della grandezza fino al 20 per cento in più). Lo scopo è di impedire che l'effetto dell'azione di demolizione venga annullato dall'acquisto di navi nuove, e difatti fino all'aprile 1999 la regola «vecchio per nuovo» era concepita come provvedimento per accompagnare l'azione di demolizione. Dall'aprile 1999 invece costituisce un provvedimento autonomo (cfr. il punto 14).

¹ Nel presente messaggio l'espressione «Unione Europea» (UE) viene usata nel senso comune e non giuridico; in realtà, i provvedimenti qui discussi sono stati messi in atto dalla Comunità Europea (CE).

Le basi legali per il risanamento strutturale 1989-1999 sono state create dall'UE e in seguito riprese dalla CCNR nel regime del Reno tramite il Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 25 aprile 1989 (RS 0.747.224.101.4) e con un regolamento della CCNR del 19 maggio 1989 (RS 747.224.010.2). Il 15 dicembre 1989 l'Assemblea federale ha approvato il decreto federale sull'adozione di provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana (RS 747.224.010; messaggio: FF 1989 III 285), e su questa base il Consiglio federale ha emanato le ordinanze corrispondenti (RS 747.224.010.1, 747.224.010.21, 747.224.010.3). In tal modo, la Svizzera partecipa appieno al dispositivo di provvedimenti internazionali.

La *Cassa svizzera di demolizione*, che realizza i provvedimenti assieme all'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (ASN), sottostà all'Ufficio svizzero della navigazione marittima. Dal 1989 la cassa ha pagato premi di demolizione per 25 navi disarmate per un totale di 12 milioni di franchi. Gli armatori svizzeri hanno versato un totale di circa 10 milioni di franchi alla cassa (versamenti annuali e contributi speciali «vecchio per nuovo»). A seguito del decreto federale urgente del 19 dicembre 1997 (RU 1997 3020; messaggio: FF 1997 IV 453) la Confederazione ha versato un contributo di complessivamente 2 milioni di euro (ca. 3,2 mio di fr.).

14 Il rinnovo fino al 2003 della regola «vecchio per nuovo»

Alla fine del mese di marzo 1999, in vista della fine delle misure per il risanamento strutturale 1989-1999, il Consiglio dell'UE ha deciso di rinnovare la regola «vecchio per nuovo» fino al 2003. La Commissione europea ha rilasciato il corrispondente regolamento d'esecuzione. Parallelamente, l'UE ha elaborato un «meccanismo di crisi» di durata indeterminata che, in caso di gravi disturbi del mercato della navigazione interna e su richiesta di uno dei suoi Stati membri, autorizza la Commissione europea a riattivare le misure per il risanamento strutturale (Regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile; *Gazzetta ufficiale n. L 090 del 02/04/1999, pag. 1*; Regolamento (CE) n. 805/1999 della Commissione, del 16 aprile 1999, sulle misure d'applicazione del regolamento (CE) n. 718/1999, *Gazzetta ufficiale n. L 102 del 17/04/1999, pag. 64*).

Scopo del rinnovo temporaneo è portare progressivamente a termine il risanamento strutturale. Si vuole impedire che un eventuale calo dei prezzi per navi nuove in seguito all'abolizione della tassa supplementare possa portare a un nuovo aumento della capacità, vanificando i risultati delle misure degli ultimi dieci anni.

La CCNR ha deciso il 28 aprile 1999 di adottare le prescrizioni dell'UE sul rinnovo della regola «vecchio per nuovo» nel regime renano. Non ha invece adottato il meccanismo di crisi. Questo compromesso è il risultato di lunghe trattative caratterizzate dalla volontà di tutte le parti di preservare l'unità del regime renano. È vero che la Svizzera avrebbe preferito terminare definitivamente il risanamento strutturale per la fine del 1999 e lasciare ai meccanismi di mercato di regolare da sé la capacità di stazza. Partecipando ciononostante al rinnovo delle misure citate, la Svizzera contribuisce a mantenere l'unità del regime renano che da oltre cento anni giova anche all'interesse svizzero. Il rinnovo della regola è efficace solo se essa viene applicata

in tutti i paesi renani, e la partecipazione della Svizzera è quindi anche un segnale di solidarietà a livello di politica europea di navigazione interna. Se la Svizzera non partecipasse, sarebbe infatti sufficiente per gli armatori degli altri Stati registrare le loro navi in Svizzera per eludere le misure. D'altra parte, la decisione della CCNR di non adottare il meccanismo di crisi dell'UE viene incontro agli interessi svizzeri: soprattutto per motivi di politica economica la Svizzera non voleva partecipare a questo meccanismo, che avrebbe comportato misure di regolazione del mercato a tempo indeterminato e il cui contenuto esatto non era ancora noto.

Dalla fine di aprile 1999 il risanamento strutturale si trova quindi nella fase terminale, con il solo rinnovo della regola «vecchio per nuovo». Fino alla fine del 1999 il rinnovo della regola si basa sul Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Visto che questo Protocollo aggiuntivo scade il 31 dicembre 1999, per il periodo successivo serve una nuova base giuridica, sotto forma di Protocollo aggiuntivo n. 5.

15 Risultati della procedura preliminare

L'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (ASN), che rappresenta gli interessi dei trasportatori della navigazione interna, appoggia il rinnovo fino all'aprile 2003 della regola «vecchio per nuovo» per motivi di solidarietà europea e come controprestazione per i diritti di navigazione ottenuti dalla Svizzera nel 1998.

2 Parte speciale: il Protocollo aggiuntivo n. 5 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

Il Protocollo aggiuntivo n. 5 è stato firmato il 28 aprile 1999 a Strasburgo dagli Stati membri della CCNR, cioè la Germania, il Belgio, la Francia, i Paesi Bassi e la Svizzera.

I quattro *considerandi introduttivi* del Protocollo aggiuntivo indicano chiaramente che le misure da adottare sono misure di transizione che fanno seguito al risanamento strutturale 1989-1999. Secondo il terzo considerando si rende necessario prolungare una parte della misure, nella fattispecie le condizioni relative alla messa in servizio di navi nuove (la regola «vecchio per nuovo»), per non compromettere i risultati finora ottenuti. Il quarto considerando ribadisce il principio dell'unità del regime renano.

Il Protocollo aggiuntivo n. 5 garantisce la compatibilità tra la regola «vecchio per nuovo» e la Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Senza Protocollo aggiuntivo la regola «vecchio per nuovo» contraddirebbe il principio della libera navigazione sul Reno e sarebbe quindi illecita dal punto di vista del diritto internazionale. La compatibilità è raggiunta tramite l'*articolo 1* del Protocollo aggiuntivo, il quale stabilisce che, impregiudicati i principi generali della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, la navigazione renana fino alla fine di aprile 2003 può, per quel che concerne la messa in servizio di navi nuove, essere sottoposta a condizioni particolari, come l'obbligo dei proprietari di demolire una stazza equivalente a quella nuova, oppure di versare un contributo speciale al fondo della navigazione

interna. Questa formulazione è stata ripresa dal Protocollo aggiuntivo n. 4, sostituendo «cassa di demolizione» con «fondo della navigazione interna».

L'articolo II autorizza la CCNR a decidere le misure da adottare. Anche se il Protocollo aggiuntivo non le stabilisce esplicitamente, esse sono definite implicitamente: da un lato il principio dell'unità del regime renano esige che le misure adottate siano le stesse in tutti gli Stati contraenti; d'altro lato, le misure sono già state stabilite dall'UE. Anche se, a differenza del Protocollo aggiuntivo n. 4, non viene menzionato esplicitamente, ne consegue che le decisioni della CCNR devono concordare con i regolamenti dell'UE (cfr. il punto 14 per i regolamenti dell'UE di fine marzo e aprile 1999). In seguito tutte le modifiche ai regolamenti dell'UE dovranno essere riprese nel regime renano, nella misura in cui concernono la regola «vecchio per nuovo».

Le *disposizioni finali* subordinano l'entrata in vigore del Protocollo aggiuntivo n. 5 alla ratifica da parte di tutti gli Stati contraenti. In una *dichiarazione* tutti gli Stati contraenti hanno però acconsentito *ad un'applicazione provvisoria a partire dal 1° gennaio 2000*, garantendo così la continuità tra i Protocolli aggiuntivi n. 4 e n. 5.

Gli obblighi concreti derivanti dagli articoli I e II del Protocollo aggiuntivo n. 5 sono fissati dalla CCNR nel *Regolamento sulle condizioni relative alla messa in servizio di navi sul Reno e sulle misure per promuovere la navigazione sul Reno* (Risoluzione 1999-I-5, del 28 aprile 1999).

- Il regolamento prevede da parte di ogni Stato contraente la creazione di un «fondo della navigazione interna» con tre conti separati – per le navi cisterna, per le navi da trasporto a secco e per gli spintori. Le casse di demolizione odierne restano operative fino alla messa in funzione dei nuovi fondi. Nei fondi verrà depositato il surplus delle casse di demolizione del periodo 1989-1999 versato dai trasportatori. In seguito il fondo verrà alimentato dai contributi speciali «vecchio per nuovo» dei trasportatori. I fondi dei singoli Stati rispondono solidariamente. La Commissione europea funge, come già per le casse di demolizione, da istanza coordinatrice dei fondi (questa disposizione figura in una risoluzione della CCNR: risoluzione 1999-I-7 del 28 aprile 1999). I mezzi dei fondi possono, previa richiesta unanime delle associazioni rappresentative della navigazione interna e a condizione che le misure in questione concernano la Comunità Europea e la navigazione renana, essere utilizzati per misure destinate a:
 - facilitare ai trasportatori della navigazione interna che si ritirano dal settore di ottenere una rendita di vecchiaia anticipata o la possibilità di una riqualificazione professionale in un altro settore;
 - sostenere la formazione o la riqualificazione professionale dei salariati che lasciano il settore;
 - esortare i proprietari dei battelli a unirsi in associazioni commerciali;
 - incoraggiare adattamenti tecnici delle navi per migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza;
 - migliorare le qualificazioni professionali dei trasportatori per garantire lo sviluppo della categoria professionale.
- Il regolamento contiene inoltre le prescrizioni concernenti il rinnovo della regola «vecchio per nuovo», secondo cui i proprietari di navi saranno ancora tenuti a demolire stazza navale vecchia se mettono in servizio stazza nuova,

oppure a versare un contributo speciale al fondo della navigazione interna. Questa regola vale sia per la messa in servizio di navi nuove sia per l'aumento di stazza dovuto al prolungamento di una nave già in uso. Il rapporto «vecchio per nuovo» (rapporto tra la stazza vecchia da demolire e quella nuova, calcolato separatamente per le tre categorie navi cisterna, navi da trasporto a secco e spintori) dovrà però diminuire progressivamente e raggiungere il livello zero al più tardi alla fine di aprile 2003. Il rapporto «vecchio per nuovo» viene stabilito dalla Commissione europea. (Al momento il rapporto è di 1,3:1 per le navi cisterna; vale a dire che per tonnellata di stazza nuova sono da demolire 1,3 tonnellate di stazza vecchia. Il contributo speciale per una nave cisterna di medie dimensioni del valore di ca. 4-5 mio fr. si aggira sul milione di franchi).

La CCNR ha per intanto dovuto limitare la durata del regolamento al 31 dicembre 1999, dato che esso si basa sul Protocollo aggiuntivo n. 4, che scade appunto alla fine del 1999. Un secondo regolamento, basato sul Protocollo aggiuntivo n. 5, con entrata in vigore al 1° gennaio 2000, prolunga il periodo di validità delle decisioni fino al 29 aprile 2003 (Risoluzione 1999-I-6, del 28 aprile 1999).

3 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

Le nuove misure non causano spese alla Confederazione, escluse quelle di istituzione e gestione del Fondo di navigazione interna svizzero.

La quota del saldo finale della cassa di demolizione finanziata dai trasportatori verrà trasferita al nuovo Fondo della navigazione interna. In seguito il Fondo verrà alimentato esclusivamente dai contributi speciali «vecchio per nuovo» dei proprietari delle navi. Non è possibile prevedere l'ammontare di capitale che affluirà al Fondo, dato che esso dipende dalle decisioni imprenditoriali sulla messa in servizio di navi nuove, rispettivamente sulla scelta tra l'opzione di demolire vecchia stazza oppure versare il contributo al Fondo.

L'utilizzo dei mezzi del Fondo è regolato dal regolamento della CCNR del 28 aprile 1999 (cfr. il punto 2). Le misure per il promovimento della navigazione renana menzionate dal regolamento possono essere finanziate con mezzi del Fondo solo previa richiesta unanime delle associazioni rappresentative della navigazione interna e previa l'approvazione della Commissione europea e della CCNR.

Per quel che concerne la forma giuridica del Fondo prevediamo un fondo senza personalità giuridica propria da gestire secondo l'articolo 12 della legge sulle finanze della Confederazione (RS 611.0). Le entrate e le uscite del Fondo non verranno quindi più contabilizzate sul conto finanziario della Confederazione, come era invece il caso per la cassa di demolizione. Questa soluzione si addice al carattere internazionale dell'azione e conviene in vista delle difficoltà di prevedere le entrate del Fondo; permette inoltre una remunerazione adeguata dei mezzi del Fondo.

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima, che dal 1989 gestisce la cassa di demolizione, sarà incaricato della gestione del Fondo. Dato che il regolamento della CCNR del 28 aprile 1999 prevede di far partecipare le associazioni rappresentative della navigazione interna alla gestione dei rispettivi fondi nazionali, alla gestione del Fondo sarà associata l'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (ASN), l'unica associazione di questo tipo in Svizzera. L'onere per l'amministra-

zione del Fondo (pubblicazione di decisioni concernenti i contributi speciali «vecchio per nuovo», coordinazione della solidarietà finanziaria tra i fondi degli Stati partecipanti, ecc.) dovrebbe mantenersi entro i limiti dell'onere già avuto per la casa di demolizione.

4 Programma di legislatura

Il presente messaggio non è previsto nel programma di legislatura. Le misure internazionali qui presentate sono state decise dall'UE e dalla CCNR solo nel 1999.

5 Conformità con il diritto comunitario

L'applicazione della regola «vecchio per nuovo» viene gestita congiuntamente dall'UE e dalla CCNR e coordinata dalla Commissione europea. Con la sua partecipazione la Svizzera evita di falsare le condizioni concorrenziali e contribuisce ad un'applicazione omogenea delle misure.

6 Basi giuridiche

61 Decreto federale che approva il Protocollo aggiuntivo n. 5 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

Secondo l'articolo 24^{ter} della Costituzione federale (art. 87 nCost.) «la legislazione sulla navigazione è di competenza della Confederazione». Secondo l'articolo 8 della Costituzione federale (art. 54 cpv.1 nCost.) la Confederazione ha il diritto di stipulare trattati con gli Stati esteri. La competenza dell'Assemblea federale discende dall'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale (art. 166 cpv. 2 nCost.).

Il Protocollo aggiuntivo n. 5 che vi viene sottoposto per approvazione non è limitato nel tempo e non è denunciabile. Soddisfa quindi le condizioni dell'articolo 89 numero 3 lett. a della Costituzione federale (art. 141 cpv. 1 lett. d numero 1 nCost.) e sottostà al referendum facoltativo.

62 Legge federale sull'adozione di condizioni relative alla messa in servizio di navi della navigazione renana e di misure per il promovimento della navigazione renana

Le prescrizioni contenute nel Protocollo aggiuntivo n. 5 e nel regolamento della CCNR sono applicabili direttamente solo in parte. Per questo motivo, come già per le misure degli anni 1989-1999, è necessario adattarle al diritto nazionale, in particolare per quel che concerne le questioni sul Fondo svizzero di navigazione interna, sulle disposizioni di ammissione di navi renane nel registro del naviglio e sull'applicabilità dei regolamenti della CCNR al tratto del Reno tra Basilea e Rheinfelden, che non sottostà direttamente al regime renano internazionale. Bisogna quindi stabilire i tratti fondamentali della partecipazione svizzera alle misure internazionali, nonché autorizzare il Consiglio federale a prendere le necessarie disposizioni d'ese-

cuzione. Secondo l'articolo 164 della nuova Costituzione federale (nCost) le norme richieste vanno emanate sotto forma di legge federale.

Dato che il Protocollo aggiuntivo n. 5 entra in vigore provvisoriamente a partire dal 1° gennaio 2000, a livello nazionale i testi di legge corrispondenti dovranno entrare in vigore alla stessa data. Secondo l'articolo 165 capoverso 1 nCost. vi chiediamo quindi di dichiarare urgente la legge federale in questione.

Oltre che sull'articolo 87 nCost. la legge federale si basa sulla competenza del Consiglio federale in materia di politica estera (art. 54 cpv. 1 nCost.), che permette nell'ambito di trattati internazionali di derogare al principio della libertà economica. Nel caso in questione poggia sul Protocollo aggiuntivo n. 5 e sul regolamento della CCNR del 28 aprile 1999, che disciplinano le condizioni concrete per la messa in servizio di navi della navigazione renana (regola «vecchio per nuovo») e le possibili misure di promozione dei fondi di navigazione interna che saranno finanziati dagli armatori. Questo regolamento della CCNR è stato modificato da un secondo regolamento della CCNR del 28 aprile 1999, che prolunga l'effetto della regola «vecchio per nuovo» fino al 29 aprile 2003 (cfr. il punto 2).

La parte principale del contenuto del Protocollo aggiuntivo n. 5, il regolamento sul periodo di transizione del risanamento strutturale, resta in vigore fino al 29 aprile 2003. Gli effetti legali si protrarranno però oltre questo termine, dato che gli Stati partecipanti sono tenuti a continuare oltre questa data la gestione del Fondo della navigazione interna (finanziato fino al 29 aprile 2003 dagli armatori) conformemente al regolamento della CCNR del 28 aprile 1999, fintanto che ci sono mezzi a disposizione. Vi chiediamo quindi di prevedere che la legge rimanga in vigore fino all'esaurimento dei mezzi del Fondo e al più tardi fino al 31 dicembre 2005.