



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 2.7.2004
COM(2004) 453 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO,
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E
SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

concernente il trasporto marittimo a corto raggio

{SEC(2004) 875}

1. ANTEFATTI

La Commissione ha presentato nel 1995 una comunicazione sul trasporto marittimo a corto raggio¹ e nel 1997 una relazione sullo stato di avanzamento². Un'altra comunicazione, pubblicata nel 1999³, comprendeva una seconda relazione sullo stato di avanzamento, ma anche l'analisi di una serie di ostacoli che rallentano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, e si dichiarava a favore di una strategia "porta-a-porta" associata alla creazione di sportelli unici per promuovere questo modo di trasporto.

Inoltre, nel 2001, il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010⁴ ha stabilito una serie di obiettivi ambiziosi per garantire una mobilità competitiva e sostenibile in Europa.

Nel giugno 2002, i ministri dei Trasporti dell'Unione europea hanno preso parte ad una riunione informale a Gijón (Spagna) dedicata interamente al trasporto marittimo a corto raggio (cfr. allegato I per le conclusioni di Gijón). A seguito di questo incontro, la Commissione ha elaborato un programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio⁵. Il programma stabilisce 14 azioni destinate a migliorare il trasporto marittimo a corto raggio e ad eliminare gli ostacoli che ne rallentano lo sviluppo.

La Commissione presenta adesso una nuova comunicazione sul trasporto marittimo a corto raggio in Europa che evidenzia i progressi compiuti dal 1999, stabilendo dei collegamenti con le conclusioni di Gijón e col programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio (cfr. allegato I).

2. IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO HA REGISTRATO UN AUMENTO

Nell'ultima relazione sui progressi compiuti era stato valutato il potenziale del trasporto marittimo a corto raggio. Nel frattempo, tuttavia, ci si è resi conto che non si trattava di un mero potenziale. Negli anni '90, ad esempio, è stato il solo modo di trasporto in grado di tenere il passo col ritmo di crescita notevolmente rapido del trasporto stradale. Tra il 1995 e il 2002 l'attività del trasporto marittimo a corto raggio e del trasporto stradale, espressa in tonnellate-chilometro, è aumentata del 25%. Nel 2001, la parte del trasporto marittimo a corto raggio rappresentava il 40% del traffico totale in Europa (sempre in tonnellate chilometro), mentre la parte del trasporto stradale era del 45%⁶. Per ulteriori dettagli, cfr. l'allegato II.

¹ Comunicazione della Commissione sullo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio – Prospettive e sfide, COM(95) 317 def. del 5.7.1995.

² Documento di lavoro dei servizi della Commissione a seguito della risoluzione del Consiglio sul trasporto marittimo a corto raggio dell'11 marzo 1996, SEC(97) 877 del 6.5.1997.

³ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni - Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: un'alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile - Seconda relazione biennale di avanzamento, COM(1999) 317 def. del 29.6.1999.

⁴ Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, COM(2001) 370 del 12.9.2001.

⁵ Comunicazione della Commissione: Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio, COM(2003) 155 def. del 7.4.2003.

⁶ L'energia e i trasporti nell'UE in cifre – pubblicazione statistica 2003.

Indubbiamente il trasporto passeggeri costituisce una parte importante del trasporto marittimo a corto raggio e contribuisce al rafforzamento della coesione. Tuttavia, dal momento che la promozione del trasporto marittimo a corto raggio mira principalmente ad un trasferimento modale del trasporto merci e che il trasferimento dei passeggeri del trasporto stradale verso le vie marittime avrebbe un impatto minimo rispetto al trasferimento del traffico merci, la presente comunicazione si incentra sul trasporto merci.

3. VANTAGGI E INCONVENIENTI SUL PIANO AMBIENTALE

Il trasporto marittimo è caratterizzato da un rendimento energetico più elevato rispetto agli altri modi di trasporto ed è, in generale, meno inquinante. Un aumento dell'uso del trasporto marittimo a corto raggio sarebbe pertanto coerente con le politiche comunitarie in materia di trasporto e ambiente (cfr. allegato III).

4. SUPERARE GLI OSTACOLI ALLO SVILUPPO DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Come affermato nella comunicazione del 1999 e nel successivo programma del 2003 per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio, sussistono una serie di inconvenienti che ostacolano uno sviluppo più rapido di questo modo di trasporto:

- non è ancora pienamente integrato nella catena di rifornimento porta a porta;
- non si è ancora completamente liberato della sua vecchia immagine di modo di trasporto antiquato;
- comporta procedure amministrative complesse;
- richiede un grado elevato di efficacia dei porti.

Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio è un compito che spetta soprattutto alle industrie. Tuttavia, le autorità hanno un chiaro ruolo da svolgere nell'istituzione di un contesto adeguato e nell'inserimento dello sviluppo di questo modo tra le priorità strategiche, come di fatto è avvenuto in questi ultimi anni.

Le catene logistiche che comportano il ricorso al trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero essere gestite e commercializzate da sportelli unici, quali gli integratori del trasporto merci⁷. Questi sportelli dovrebbero offrire ai clienti un punto di contatto unico e si assumerebbero la responsabilità dell'intera catena di approvvigionamento porta a porta. Questo processo richiede l'impegno di tutte le parti interessate ma, nel contempo, comporta vantaggi per tutti.

⁷

Cfr. http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm

4.1. “Individuazione delle strozzature”

La Commissione, in collaborazione con i corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio⁸ e l'industria, ha individuato una serie di fattori che ostacolano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio⁹. Nel 2003, due riunioni dei corrispondenti sono state consacrate allo studio di ogni singolo presunto fattore nelle seguenti categorie:

- immagine del trasporto marittimo a corto raggio;
- trasporto marittimo a corto raggio porta a porta;
- amministrazione e documentazione;
- porti e servizi portuali;
- questioni particolari concernenti singoli paesi.

Una serie di ostacoli che figurano nell'elenco iniziale è stata risolta (cfr. gli esempi di cui all'allegato IV). Il lavoro di analisi sistematica delle 67 strozzature rimanenti prosegue in modo sistematico.

4.2. Procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio

La Commissione ha presentato nel 2002 un Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corti raggio¹⁰ che si poneva un duplice obiettivo. Innanzitutto presentare le regole doganali comunitarie che si applicano al trasporto marittimo a corto raggio, ivi comprese le possibilità di utilizzare procedure doganali semplificate e , in secondo luogo, fornire elementi precisi per individuare le eventuali esigenze concrete di modifiche o ulteriori semplificazioni.

Le consultazioni su questo manuale; svoltesi a livello europeo, sono terminate nell'aprile 2003 e le prime analisi dei contributi hanno evidenziato che i problemi concreti legati alle regole doganali comunitarie generali potrebbero essere meno numerosi di quanto non si pensasse inizialmente. Le osservazioni hanno riguardato principalmente il cosiddetto “Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato”¹¹, un servizio autorizzato dalle dogane per il trasporto di merci comunitarie tra due Stati membri che prevede pochissime formalità. In realtà, per le merci comunitarie, questo servizio può essere paragonato ad un ponte stradale tra due o più punti nel territorio doganale della Comunità in cui non esistono controlli doganali alle due estremità del ponte. Per le merci comunitarie trasportate nell'ambito di detto servizio, come avviene per le merci trasportate su strada, non è necessario certificare lo statuto. Per le merci dei paesi terzi, questo servizio può essere impiegato per procedure di transito semplificate, ad esempio utilizzando i manifesti stessi del fornitore di servizi ai fini doganali.

⁸ Per maggiori dettagli sui corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio, cfr. il capitolo 7.1.

⁹ Cfr.: http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm

¹⁰ Documento di lavoro dei servizi della Commissione: Guida alle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio, SEC(2002) 632 del 29.5.2002.

¹¹ Cfr. il regolamento (CE) n. 75/98 della Commissione del 12 gennaio 1998, GU L 7 del 13.1.1998, pag. 3, come modificato.

Per affrontare le problematiche relative al servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato, le sue applicazioni pratiche e la diminuzione di lavoro burocratico che determina, la Commissione ha presentato nel marzo 2004 un documento di lavoro¹² che illustra le modalità del servizio e le procedure da espletare per ottenere lo statuto di servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato. Il documento fornisce una risposta diretta all'industria dei trasporti marittimi facendo conoscere meglio il servizio e agevolandone l'accesso per quelle imprese che potrebbero beneficiarne.

Alcuni problemi segnalati nell'ambito delle consultazioni erano di natura strettamente pratica ed è stato possibile semplificarli o risolverli introducendo il trasferimento elettronico dei dati doganali e di altri dati amministrativi (*e-Customs*).

Nel quadro di uno dei primi passi verso l'informatizzazione delle dogane (*e-Customs*), dalla metà del 2003 circa 3000 uffici doganali di 22 paesi hanno adottato il Nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS). Questo nuovo sistema sostituisce il documento amministrativo unico (documento D.A.U.) con dei messaggi elettronici. In futuro, è prevista l'introduzione di altre funzionalità nel sistema NCTS.

Nel luglio 2003 la Commissione ha presentato una comunicazione intitolata "Un ambiente semplificato e privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio"¹³. Questa comunicazione propone di coordinare il lavoro delle varie autorità che salgono a bordo delle navi. Si tratterebbe in definitiva di creare sportelli amministrativi unici (o "finestre uniche") per gli operatori, che dovrebbero in tal caso trattare con un solo organismo amministrativo al posto degli attuali tre o quattro. Di conseguenza le informazioni concernenti un'importazione dovrebbero essere trasmesse una sola volta.

La comunicazione propone inoltre di adeguare il codice delle procedure doganali in modo che le dichiarazioni e i messaggi elettronici diventino la regola e le dichiarazioni su supporto cartaceo l'eccezione. Il conseguimento di questo obiettivo, tuttavia, richiederà un certo tempo in quanto occorrerà organizzare il flusso dei dati necessari e metter a punto sistemi informatici compatibili.

¹² Documento di lavoro dei servizi della Commissione: Procedure doganali semplificate nel trasporto marittimo a corto raggio "Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato", SEC(2004) 333 del 17.3.2004.

¹³ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo e al Comitato economico e sociale europeo: Un ambiente semplificato e privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio, COM(2003) 452 def. del 24.7.2003.

Una serie di problemi menzionati nell'ambito delle consultazioni riguardava l'applicazione delle disposizioni doganali a livello nazionale, regionale o locale. Alcuni di questi problemi potrebbero essere affrontati nell'ambito delle iniziative destinate a ravvicinare le modalità di applicazione di dette disposizioni a livello nazionale e rafforzare la cooperazione tra le autorità doganali nazionali, in particolare attraverso il programma d'azione per le dogane nella Comunità (Dogane 2007)¹⁴. Inoltre, due gruppi di contatto¹⁵, costituiti da rappresentanti degli uffici doganali, lavorano per rafforzare concretamente la cooperazione e il coordinamento tra gli uffici doganali dei principali porti dell'UE. Questi gruppi esaminano i problemi pratici, stabiliscono delle norme e si sforzano di istituire modalità di controllo analoghe.

Sulla base delle consultazioni e di altri sviluppi registrati in campo doganale, la Commissione aggiorna regolarmente la versione originale del Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio. L'ultima versione del Manuale è la versione 3 aggiornata al 14 gennaio 2004.

4.3. Servizi portuali e sicurezza dei porti

Il trasporto marittimo a corto raggio necessita di porti efficienti e adatti a questo modo di trasporto, sia che si tratti di porti marittimi, porti insulari o porti fluviomarittimi. Occorre, peraltro, che i tempi di sosta siano ragionevoli e che le procedure e i sistemi di tariffazione siano trasparenti. Solo i porti che operano senza interruzione della catena intermodale possono consentire al trasporto marittimo a corto raggio di svolgere il ruolo che gli spetta in Europa. Ma non sempre queste condizioni sono soddisfatte.

Nel 2001 la Commissione ha pertanto presentato una proposta sull'accesso al mercato dei servizi portuali¹⁶ nell'Unione europea destinata ad aumentare l'efficacia e a diminuire i costi di alcuni servizi portuali: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, servizi passeggeri e movimentazione del carico.

Il Parlamento europeo ha tuttavia votato contro il testo proposto a seguito della procedura di conciliazione col Consiglio. La concorrenza sul mercato dei servizi portuali continua ad essere meno intensa di quanto sarebbe stata se fosse stata adottata una direttiva specifica.

Nel campo della sicurezza portuale, il trasporto marittimo a corto raggio potrebbe trarre vantaggio dalla possibilità offerta agli Stati membri, in virtù della convenzione SOLAS (Salvaguardia della vita in mare), di concludere accordi bilaterali o multilaterali su disposizioni complementari in materia di sicurezza (cfr. allegato V).

¹⁴ Decisione n. 253/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2003 relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità (Dogana 2007), GU L 36 del 12.2.2003, pag. 1.

¹⁵ Gruppo RALFH comprendente i principali porti del Nord dell'Unione europea e gruppo ODYSSUD comprendente i principali porti dall'area meridionale dell'Unione europea.

¹⁶ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali, COM(2001) 35 def. del 13.2.2001, modificato dal COM(2002) 101 def. del 19.2.2002.

4.4. Unità di carico

La standardizzazione delle unità di carico può esercitare un impatto positivo sul trasporto marittimo a corto raggio, consentendogli di conquistare una parte del mercato delle casse mobili finora utilizzate esclusivamente per i trasporti terrestri (cfr. allegato VI).

5. AUTOSTRADE DEL MARE

Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 pone l'accento sul concetto di "autostrade del mare". Dette autostrade dovrebbero diventare un elemento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) - come le autostrade terrestri e le linee ferroviarie - e consentire di ridurre la congestione del traffico, o persino di migliorare l'accesso alle regioni e agli Stati periferici e insulari. Oltre a consentire di ridurre il numero di camion sulle grandi assi stradali, esse contribuirebbero in alcuni casi a incentivare il trasporto marittimo di passeggeri, nel caso delle adibite sia al trasporto passeggero che la trasporto merci.

Le autostrade del mare dovrebbero diventare parte integrante delle catene logistiche "porta-a-porta" e offrire servizi efficaci, regolari, affidabili e frequenti che possano competere con i trasporti stradali sul piano, ad esempio, dei tempi e dei costi. I porti collegati alle autostrade del mare dovrebbero vantare collegamenti efficaci con l'entroterra, procedure amministrative rapide e un elevato livello di servizio in modo da garantire il successo delle operazioni di trasporto marittimo a corto raggio.

Sebbene il trasporto marittimo a corto raggio sia il modo da utilizzare su queste autostrade, il suo concetto di base è più ampio di quello delle autostrade del mare in quanto comprende, oltre a collegamenti internazionali tra paesi membri dell'Unione europea, collegamenti con paesi terzi vicini, collegamenti interni e collegamenti con le isole.

Nell'ottobre 2003 la Commissione ha presentato una proposta di revisione degli "orientamenti comunitari sullo sviluppo delle reti transeuropee" (TEN-T)¹⁷ che comprende un elenco di 29 progetti prioritari da realizzare entro il 2020. Questi progetti sarebbero dichiarati di "interesse europeo" e beneficerebbero, in via prioritaria, di aiuti finanziari provenienti dagli appositi fondi comunitari. Il progetto n. 21 è il progetto prioritario concernente le autostrade del mare nel cui ambito sono state proposte quattro autostrade del mare (cfr. cartina di cui all'allegato VII):

- Autostrada del mar Baltico (che collega gli Stati membri del mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale, ivi compresa la rotta attraverso il canale mare del Nord/mar Baltico);
- Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega la penisola iberica, via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda);
- Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro);

¹⁷ Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica alla proposta modificata di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica alla decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, COM(2003) 564 def. dell'1.10.2003.

- Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale, che collega Spagna, Francia, Italia e Malta, e che collega l'Autostrada del mare dell'Europa sudorientale, ivi compresi collegamenti col Mar Nero).

Il Parlamento europeo ha approvato la posizione comune del Consiglio concernente la proposta della Commissione presentata nell'aprile del 2004. Il nuovo articolo 12 bis sulle autostrade del mare autorizzerebbe la concessione di aiuti comunitari per una serie di provvedimenti nell'ambito della rete transeuropea. Detto meccanismo consentirebbe agli Stati membri, con l'aiuto della Comunità, di sostenere tra l'altro gli investimenti nelle infrastrutture, gli impianti e i sistemi di gestione logistica nell'ambito di adeguate procedure di gara.

Il sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare dovrebbe basarsi sugli stessi criteri applicati nell'ambito del programma Marco Polo¹⁸, ad esempio la volontà di evitare distorsioni della concorrenza e la fattibilità del progetto quando questo non beneficia più di aiuti comunitari¹⁹.

Per contribuire a questo processo, la Commissione sta elaborando degli orientamenti concernenti i criteri e le procedure applicabili al finanziamento dei progetti concernenti le autostrade del mare conformemente alle regole che disciplinano la rete transeuropea di trasporto, in modo da agevolarne l'applicazione concreta. Gli orientamenti dovrebbero essere disponibili rapidamente dopo l'entrata in vigore degli orientamenti TEN-T.

Esistono già collegamenti marittimi che possiedono le principali caratteristiche delle autostrade del mare (cfr. gli esempi di cui all'allegato VIII), tra cui, notoriamente, i collegamenti attraverso il Canale della Manica e i collegamenti nel Kattegat (Danimarca/Svezia). Per conseguire l'ambizioso obiettivo stabilito dalla Commissione nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, cioè l'assorbimento da parte del trasporto marittimo a corto raggio – e in particolare delle autostrade del mare – di una parte significativa dell'aumento dell'attività di trasporto, sarà necessario tuttavia fissare norme di qualità più rigorose e sviluppare considerevolmente questi collegamenti.

¹⁸ Regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla concessione di contributi comunitari finanziari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto delle merci (Programma Marco Polo) GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

¹⁹ Le altre condizioni di base stabilite nel programma Marco Polo sono: l'azione deve sfociare in un trasferimento effettivo, significativo e misurabile dal trasporto stradale verso un altro modo; deve prevedere un piano di sviluppo realista (e, in funzione di questo piano, essere praticabile dopo la cessazione del finanziamento comunitario); la procedura di selezione dei servizi offerti da terzi deve essere trasparente, obiettiva e non discriminatoria; l'azione deve essere attuata nel territorio di due Stati membri o di almeno uno Stato membro e un paese terzo vicino; infine si stabilisce un tetto massimo per il cumulo di un aiuto comunitario e di aiuto di Stato e questo tetto deve essere compatibile con le disposizioni in materia di aiuto di Stato del trattato.

6. MARCO POLO

Il programma “azioni pilota a favore del trasporto combinato (PACT)”²⁰ è terminato alla fine del 2001. In agosto 2003 è stato seguito da un nuovo programma, “Marco Polo”²¹, che ha una portata più ampia del programma precedente in quanto consente di finanziare azioni in tutti i settori del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario e delle vie navigabili interne. Marco Polo si pone l’obiettivo ambizioso di trasferire 12 miliardi di tonnellate-chilometro l’anno dal trasporto stradale verso altri modi. Lo stanziamento previsto per il nuovo programma è pari a 100 milioni di euro per il periodo 2003-2006.

Il primo invito a presentare proposte nell’ambito del programma Marco Polo è stato pubblicato nell’ottobre 2003 con uno stanziamento di 15 milioni di euro. In risposta a questo invito, sono pervenute alla Commissione 87 proposte per un importo totale di 182,4 milioni di euro di aiuti.

Trentasei per cento (36%) delle proposte riguardavano direttamente il trasporto marittimo a corto raggio, mentre 34% dei progetti riguardavano il trasporto ferroviario, 5% il trasporto per vie navigabili e 25% riguardavano più modi di trasporto (ad eccezione del trasporto stradale) (ad esempio, trasporto marittimo a corto raggio in combinazione con la ferrovia o le vie navigabili).

Le proposte in materia di trasporto marittimo a corto raggio sottoposte alla procedura di selezione erano generalmente di ottima qualità e un numero considerevole di progetti selezionati riguardavano il trasporto marittimo a corto raggio.

7. PROMOZIONE DELLE RETI A LIVELLO AMMINISTRATIVO E SUL PIANO PRATICO

Non tutti sono consapevoli dei vantaggi offerti dal trasporto marittimo a corto raggio porta a porta. Per porre rimedio a questa situazione, è in corso un’azione di promozione a livello dell’UE²² e sono state istituite due reti con compiti specifici: i corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio e i centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio.

7.1. Corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio

I corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio sono funzionari statali altamente qualificati responsabili della promozione di questo modo di trasporto a livello nazionale. Lavorano in collaborazione con i servizi della Commissione, in linea con la politica comunitaria in materia. Su iniziativa della Commissione, i corrispondenti hanno costituito delle reti a livello di UE per scambiarsi esperienze, discutere delle strategie di promozione del trasporto marittimo a corto raggio, eliminare le strozzature che ostacolano lo sviluppo di questo modo di trasporto e proporre nuove strategie per rafforzare l’attrattiva di questo modo di trasporto tra gli utenti dei trasporti. Di norma si riuniscono due volte l’anno sotto la presidenza della Commissione. A queste riunioni partecipano dei rappresentanti del Forum delle industrie marittime in veste di osservatori.

²⁰ Per maggiori informazioni, cfr. http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm

²¹ Cfr. nota a piè di pagina n. 18.

²² Cfr. http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/ss/index_en.htm

Quasi tutti gli Stati membri che si affacciano sul mare hanno designato dei corrispondenti, così come la Norvegia e l'Islanda che fanno parte dello Spazio economico europeo, e i paesi candidati come la Bulgaria, la Romania e la Turchia. Inoltre, anche la Croazia ha designato un corrispondente.

I corrispondenti svolgono un ruolo fondamentale nel coordinamento delle politiche concernenti il trasporto marittimo a corto raggio sia in seno alle amministrazioni nazionali che con altre amministrazioni. Essi inoltre garantiscono che la questione del trasporto marittimo a corto raggio rimanga un punto prioritario dell'agenda politica.

I corrispondenti sono stati particolarmente attivi e sono riusciti a modificare profondamente il modo in cui le amministrazioni nazionali considerano il trasporto marittimo a corto raggio. Essi inoltre collaborano all'istituzione di una cooperazione tra le varie amministrazioni e tra le amministrazioni e i settori di attività interessati, e tra le amministrazioni e i centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio. Essi inoltre hanno svolto un ruolo importante a favore di questo modo di trasporto nella soluzione di vari problemi amministrativi.

7.2. Centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio e rete europea del trasporto marittimo a corto raggio

In Europa operano 16 centri nazionali di promozione del trasporto marittimo a corto raggio²³. Questi centri lavorano nel rispetto delle politiche comunitarie, pur applicando metodi estremamente diversi per rivolgersi alle parti interessate nei loro rispettivi paesi. Sono guidati da operatori economici che hanno compreso quanto sia importante disporre di un organismo neutro che promuove il trasporto marittimo a corto raggio.

Questi centri forniscono un aiuto ai potenziali utilizzatori del trasporto marittimo a corto raggio sotto forma di consigli e informazioni. L'azione di promozione si espleta, tra l'altro, mediante presentazioni destinate a un pubblico mirato, riunioni bilaterali con gruppi specifici, risposte a richieste individuali, pubblicità postali (schede informative), comunicati stampa e esposizioni. Queste azioni sono destinate in particolare a modificare la percezione degli spedizionieri e trasportatori stradali inducendoli a ricorrere al trasporto marittimo a corto raggio. Alcuni centri di promozione realizzano già azioni specifiche destinate in particolare a spingere i giovani ad avviare una carriera nel settore del trasporto marittimo a corto raggio e della logistica del trasporto marittimo.

In altri paesi europei si sta considerando la possibilità di istituire altri centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio.

I centri di promozione si sono organizzati in una rete europea in quanto il trasporto marittimo è un'attività internazionale che comporta clienti ad entrambe le estremità della linea di navigazione. Questa rete consente ai potenziali utilizzatori del trasporto marittimo a corto raggio di beneficiare non solo di una copertura geografica completa ma anche dell'esperienza collettiva dei singoli centri.

²³ Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito. Per i link, cfr. www.shortsea.info.

Questa rete europea è destinata a far conoscere meglio il trasporto marittimo a corto raggio in Europa. Intende diventare la prima fonte di informazioni su questo modo di trasporto. Apporta un valore aggiunto al lavoro di ciascun centro di promozione fornendogli una piattaforma per lo scambio di informazioni e idee, offrendo consigli e sostegno ai centri di recente creazione e garantendo il miglioramento costante del portale internet della rete.

La rete europea di promozione del trasporto marittimo a corto raggio offre un servizio unico disponibile on line (www.shortsea.info). Si tratta di una base dati riguardante i servizi regolari di trasporto marittimo a corto raggio in Europa. Una prima versione della base di dati è già disponibile ed è regolarmente ampliata e aggiornata. In un secondo tempo, saranno aggiunte funzioni supplementari che consentiranno di estrarre e scambiare dati.

Le fonti di finanziamento dei vari centri di promozione sono sia pubbliche che private. I centri, per conseguire i loro obiettivi, dovrebbero beneficiare di una sicurezza finanziaria a medio termine. Il finanziamento pubblico costituisce un mezzo adeguato per garantirne l'imparzialità e rafforzarne la credibilità. Inoltre è necessaria un'ampia partecipazione delle imprese.

La Commissione europea sostiene fortemente questi centri e la loro rete, si adopera per garantirne l'adeguato funzionamento e fornisce loro l'orientamento politico necessario orientando le loro attività.

8. CONTRIBUTI NAZIONALI

Nel preparare la presente comunicazione, la Commissione ha sollecitato la collaborazione dei corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio. La Commissione li ringrazia dei loro contributi che sono ripresi in vari punti della presente comunicazione, in particolare nell'allegato IX.

9. CONCLUSIONI

Considerato per anni un modo poco efficiente, il trasporto marittimo a corto raggio ha comunque dato prova della sua capacità di raggiungere livelli di competitività simili a quelli del trasporto stradale. Tuttavia, la prevista crescita del trasporto merci in Europa impone al trasporto marittimo a corto raggio di svilupparsi ulteriormente per contribuire pienamente alla soluzione dei problemi attuali e futuri nel settore dei trasporti in Europa.

Nonostante il messaggio fondamentalmente positivo della presente comunicazione, occorre ricordare che la promozione del trasporto marittimo a corto raggio è un lavoro di lungo termine e che le ricadute dell'attività svolta attualmente potranno essere valutate adeguatamente su scala europea in una prospettiva temporale più ampia. La Commissione continuerà a promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e a seguirne l'evoluzione e intende, a tal fine, presentare altre comunicazioni o relazioni sullo stato di avanzamento, in funzione delle esigenze.