

5.2.17 adottare con urgenza misure per assicurare lo sviluppo sostenibile delle regioni ultraperiferiche, in particolare in settori quali la protezione della biodiversità, la rete Natura 2000 e la gestione dei rifiuti;

5.2.18 dare prova di immaginazione al momento di stabilire meccanismi e procedure specifiche per le RUP, affinché possano anch'esse beneficiare dei vantaggi del grande mercato interno, promuovendo ad esempio l'uso di energie rinnovabili e l'accesso alle reti a banda larga;

5.2.19 garantire la continuità dei regimi fiscali differenziati a favore delle RUP, in quanto strumenti essenziali per lo sviluppo economico di tali regioni;

5.2.20 prevedere la partecipazione attiva delle regioni ultraperiferiche ai negoziati in vista degli accordi di partenariato economico (APE) con i paesi ACP, favorendo la creazione di un canale di dialogo fluido e permanente tra le autorità regionali e/o nazionali da un lato e, dall'altro, le associazioni regionali con le quali l'UE negozia gli APE, per rendere questi ultimi più efficaci, complementari e coerenti.

Bruxelles, 13 luglio 2005

La presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Anne-Marie SIGMUND

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali

COM(2004) 654 def. — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Il Consiglio, in data 2 dicembre 2004, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 19 maggio 2005, sulla base del progetto predisposto dal relatore RETUREAU.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 13 luglio 2005, nel corso della 419a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 91 voti favorevoli, 49 voti contrari e 17 astensioni.

1. Introduzione

1.1 Dopo la pubblicazione del Libro verde del 1997 sui porti e sulle infrastrutture marittime, mentre il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti era ancora in preparazione, nella sua prima proposta di direttiva «sull'accesso al mercato dei servizi portuali» (2001), la Commissione enumerava i seguenti temi come altrettanti punti nodali del «pacchetto portuale»:

— l'integrazione dei porti marittimi nella rete transeuropea di trasporti,

— l'approccio organico da seguire per regolamentare l'accesso al mercato dei servizi portuali,

— il finanziamento pubblico dei porti marittimi e delle infrastrutture portuali.

1.2 Tali punti venivano d'altronde ampiamente sviluppati nell'introduzione alla succitata proposta di direttiva⁽¹⁾ sul secondo tema chiave dell'accesso al mercato, respinta dal Parlamento in terza lettura.

1.3 Avvalendosi della sua prerogativa di unica istituzione dotata di potere d'iniziativa, la Commissione torna tuttavia sul medesimo tema con la sua nuova proposta di direttiva⁽²⁾ sull'accesso al mercato dei servizi portuali, poiché ritiene suo diritto e dovere riproporre l'adozione di una normativa in materia, in applicazione del Trattato CE.

1.4 Nella sua nuova proposta, la Commissione afferma *in limine* che la filosofia, i principi e gli obiettivi definiti nella proposta iniziale del 2001 rimangono immutati, ma che alcuni degli emendamenti proposti sono stati presi in considerazione in quanto elementi in grado di arricchire la proposta di partenza.

⁽¹⁾ COM(2001) 35 def.

⁽²⁾ COM(2004) 654 def., del 13.10.2004.

1.5 Prima di esaminare la natura e la portata delle modifiche apportate alla nuova proposta di direttiva, vale la pena di ricordare alcuni dei principali ostacoli con cui si è scontrata la proposta iniziale:

- è stata posta in dubbio la necessità stessa di una tale direttiva,
- fin dal Libro verde del 1997 per quanto concerne il Comitato ⁽³⁾, ma ancora una volta con riguardo alla proposta di direttiva del 2001, si è rimproverato alla Commissione di non aver preso concretamente in considerazione la dimensione sociale nel settore portuale,
- si è ritenuto che neppure le esigenze di sicurezza e di tutela dell'ambiente, nonché la nozione di servizio pubblico (art. 86 del Trattato CE), siano state tenute nella dovuta considerazione,
- il pilotaggio dovrebbe essere escluso dall'ambito di applicazione della direttiva (il relatore del Parlamento aveva proposto di escluderne anche la movimentazione, senza però riscuotere su questo punto il consenso della maggioranza dei membri della commissione parlamentare),
- il principio o la portata dell'autoproduzione e, in tema di movimentazione delle merci, soprattutto il rigido requisito di almeno due fornitori di servizi per porto, hanno suscitato numerose critiche e provocato persino uno sciopero europeo degli scaricatori di porto,
- il termine di validità delle autorizzazioni ha formato oggetto di lunghe discussioni, al pari dell'indennità da corrispondersi dai nuovi prestatori di servizi a quelli già presenti sul mercato: si trattava di non frenare gli investimenti, anche in scadenza dell'autorizzazione, e di tutelare gli interessi economici dei prestatori di servizi,
- l'apertura al maggior numero possibile di prestatori di servizi, criticata per ragioni di efficienza economica e redditività degli investimenti, in funzione della dimensione reale del mercato e di altre considerazioni, come il rispetto della strategia di sviluppo o della specializzazione dei porti.

2. La nuova proposta di direttiva della Commissione

2.1 La proposta attuale presenta una motivazione molto articolata e numerosi considerando. La Commissione sostiene di riallacciarsi alla sua proposta iniziale del 2001, tenendo conto però della propria proposta modificata del 2002 e della posizione comune del Consiglio, nonché dei testi risultanti dalla procedura di conciliazione avviata dopo la seconda lettura in Parlamento.

⁽³⁾ Parere del CESE sul Libro verde della Commissione sui porti e sulle infrastrutture marittime, GU C 407 del 28.12.1998, pag. 92.

2.2 I motivi adottati a sostegno di un'iniziativa europea sono essenzialmente i seguenti:

- le quattro libertà fondamentali sancite dal Trattato,
- le sollecitazioni ricevute al riguardo da parte del Consiglio,
- il fabbisogno crescente di trasporti (cfr. Libro bianco del 2001) e la necessità di trasferire una quota più rilevante di tale aumento verso il trasporto marittimo,
- l'esigenza di completare il mercato interno e la necessità di creare le condizioni per una concorrenza trasparente sia tra i porti che all'interno dei singoli porti, sulla base di regole armonizzate a livello comunitario,
- la creazione di posti di lavoro nel settore e il rispetto dei diritti sociali dei lavoratori.

2.3 La filosofia e i principi fondamentali, nonché un gran numero di punti specifici, restano comunque immutati rispetto alla proposta iniziale del 2001.

2.4 In particolare, la proposta iniziale non ha subito modifiche per quanto riguarda i seguenti punti:

- l'ambito di applicazione,
- i criteri per il rilascio delle autorizzazioni,
- il pilotaggio, considerato un servizio di natura commerciale,
- l'obbligo, per l'ente gestore del porto o del sistema portuale, di tenere una contabilità trasparente (un punto, questo, che, a differenza dei precedenti, non aveva dato adito a contestazioni e ha già formato oggetto di una direttiva sulla trasparenza finanziaria e di orientamenti sugli aiuti di Stato).

2.5 Le principali novità che figurano nella nuova proposta della Commissione riguardano:

- l'autoproduzione nelle operazioni su merci e passeggeri, mediante ricorso al personale di terra, ma anche, in certe condizioni, a quello di bordo,
- le autorizzazioni per i prestatori di servizi e l'esercizio dell'autoproduzione diventano obbligatorie; i prestatori di servizi già in attività dovranno ottenere nuove autorizzazioni entro un «termine ragionevole», al fine di conformarsi alle disposizioni della direttiva, pur tenendo conto delle legittime aspettative dei prestatori di servizi già presenti sul mercato, al massimo dopo un anno dalla data finale prevista per l'attuazione della direttiva,
- il principio generale è quello dell'accesso del maggior numero possibile di prestatori di servizi al mercato dei servizi portuali in senso lato, mentre la limitazione del loro numero costituisce l'eccezione (art. 9),
- infine, il termine di validità delle autorizzazioni varia in funzione degli investimenti realizzati dai prestatori di servizi ed è conforme alle norme generali in tema di ammortamento dei beni mobili e immobili,
- la questione della concorrenza tra i porti è affrontata mediante l'applicazione della direttiva sulla trasparenza finanziaria (art. 16) e degli orientamenti in materia di aiuti di Stato (art. 17).

3. Osservazioni preliminari

3.1 Un certo numero di porti marittimi appartiene e/o è gestito da enti pubblici (comuni o altri enti territoriali, altri enti di diritto pubblico, ecc.). I gestori sono pertanto assoggettati in tutto o in parte alle norme che disciplinano la contabilità pubblica e tengono contabilità analitiche. Le pratiche e la contabilità dei diversi porti marittimi dovrebbero essere sottoposte alla sorveglianza delle autorità nazionali della concorrenza e, se del caso, delle corti dei conti regionali o nazionali e le relazioni di questi organi di controllo dovrebbero essere trasmesse alla DG Concorrenza della Commissione.

3.2 In questi ultimi anni, nella maggior parte dei nuovi e dei vecchi Stati membri si è registrata una tendenza verso la privatizzazione dei porti marittimi, molti dei quali hanno assunto la forma giuridica di società per azioni.

3.3 I porti più importanti d'Europa si affacciano sul Mare del Nord o sulla Manica. Il volume delle merci e il numero dei *container* movimentati variano molto a seconda della posizione geografica dei porti sui diversi mari europei. Entro l'ambito di applicazione della direttiva proposta, tale volume va da 1,5 milioni a decine, se non centinaia, di milioni di tonnellate, mentre il numero dei *container* arriva a diversi milioni all'anno (a Rotterdam e Anversa, per esempio). Il Comitato ritiene che l'applicazione di norme uniformi a porti marittimi diversissimi per dimensioni, attività, forme proprietarie e gestionali rischi di non essere adeguata alle situazioni e alle esigenze concrete dei porti considerati. La concorrenza tra porti è una realtà da molto tempo ormai. Andrebbero quindi tenute presenti considerazioni relative alla sussidiarietà e alla proporzionalità.

3.4 Molti porti forniscono essi stessi un certo numero di infrastrutture e servizi essenziali al traffico marittimo, e non ritengono che la loro competenza debba limitarsi alla gestione dello spazio marittimo e terrestre del porto, alla manutenzione di quest'ultimo e a quella delle relative banchine. L'offerta di determinati servizi può rispondere ad esigenze di interesse generale o anche essere funzionale, per le autorità portuali, al conseguimento di un equilibrio finanziario complessivo o anche, per gli enti portuali privati, a produrre utili da distribuire agli azionisti. Il divieto di «sovvenzioni incrociate» indebolirebbe le capacità d'investimento dei porti.

3.5 Il Comitato deplora che gli importanti sviluppi intervenuti dopo la pubblicazione del Libro verde e la presentazione del primo «pacchetto portuale» non siano stati presi in considerazione. Esso chiede pertanto alla Commissione di rivedere la sua proposta in funzione di una valutazione d'impatto che tenga conto delle realtà attuali dei porti europei e della loro innegabile competitività sul piano internazionale; il Comitato prende nota del fatto che, nel corso dell'audizione organizzata dal Comitato il 31 gennaio 2005, la Commissione ha annunciato la pubblicazione di tale documento verso la fine di giugno 2005. Esso ritiene che, in assenza di un comitato del dialogo sociale competente in materia, dovrebbero essere consultate anche le parti sociali. Il progetto dovrebbe essere modificato in profondità seguendo le normali procedure per il miglioramento

normativo (in particolare partecipazione, consultazioni e valutazioni di impatto): in effetti per il secondo progetto, che seguiva molto da vicino il primo, non sono stati realizzati sufficienti studi preparatori.

3.6 Un porto costituisce una piattaforma logistica complessa, collegata a un entroterra di profondità geografica ed economica variabile, regionale, nazionale o internazionale, nonché a vie di navigazione interna, infrastrutture ferroviarie e stradali, pipeline e reti di navigazione costiera, e deve elaborare strategie legate allo sviluppo del settore geografico la cui economia serve al suo bacino d'occupazione, alle esigenze di natura economica che vi si manifestano e alla loro evoluzione. A giudizio del Comitato bisogna promuovere l'intermodalità favorendo il trasporto marittimo, in particolare il cabotaggio, ma nella formulazione attuale il dispositivo della proposta di direttiva non tiene direttamente conto di questa necessità imprescindibile.

3.7 Il ruolo dei porti commerciali, specializzati o generalisti, pubblici o privati, non si limita a fornire il supporto materiale (vie d'accesso, bacini, banchine e spazi terrestri) di una piattaforma multimodale. Alla loro funzione organizzativa, di ripartizione degli spazi, di previsione in materia di sviluppo di infrastrutture, deve anche corrispondere una remunerazione sul piano economico, ed essi devono supplire alle eventuali carenze degli operatori privati in determinati campi, onde garantire la funzionalità continua di tale piattaforma.

3.8 Occorre tenere nella dovuta considerazione i loro progetti di sviluppo e la loro specializzazione. Oltre che dallo spazio disponibile e dalle restrizioni materiali all'accesso, il numero di prestatori di servizi dovrebbe essere limitato anche per ragioni di efficienza economica e di redditività dei fornitori stessi, di sicurezza delle operazioni, di organizzazione del porto, di tutela ambientale e sociale, di conservazione dei posti di lavoro. Ciò rientra essenzialmente nell'ambito della sussidiarietà. Inoltre, un eccesso di concorrenza può condurre a una dispersione dei mezzi e delle competenze pregiudizievole agli interessi degli utenti del porto.

3.9 Il CESE riconosce che la nuova proposta della Commissione garantisce una maggiore flessibilità alle autorità portuali nella fissazione di limiti al numero di operatori per tipologia di servizio, tenendo conto della natura del porto e delle condizioni locali.

3.10 La durata delle concessioni e licenze accordate dall'autorità competente ai prestatori di servizi o degli accordi commerciali stipulati dall'autorità competente con i prestatori di servizi deve essere proporzionale alla natura e all'entità degli investimenti che i prestatori di servizi devono realizzare per dare esecuzione alle clausole di tali concessioni, licenze o contratti, in modo da consentire l'ammortamento e garantire la redditività dei capitali investiti (ad esempio 10 anni se non vi sono investimenti significativi, 15 anni in caso di investimenti significativi in attività mobiliari e formazione, e 45 anni in caso di investimenti significativi in attività immobiliari e mobiliari).

3.11 I diritti e le condizioni di attività degli operatori portuali che hanno stipulato contratti di locazione di terreni portuali o che dispongono di autorizzazioni per la fornitura di servizi portuali non dovrebbero essere perturbate dall'entrata in vigore della direttiva, in quanto un tale fatto comporterebbe l'annullamento di impegni contrattuali da parte delle autorità portuali e sarebbe tale da impegnare la responsabilità dello Stato.

3.12 Il CESE osserva tuttavia che le modifiche riguardanti la movimentazione e il pilotaggio non corrispondono alle aspettative già espresse dal Comitato stesso, da diversi Stati membri e dal Parlamento ⁽⁴⁾.

3.13 Il numero di posti di lavoro nei servizi portuali non è correlato, come afferma la Commissione, al numero dei prestatori di tali servizi, ma al traffico effettivo del porto e/o alla diversificazione dei servizi offerti. La moltiplicazione dei prestatori di servizi non moltiplicherà il numero degli occupati. Solo l'incremento del traffico portuale e la comparsa di servizi diversi da quelli tradizionali serviranno a creare nuovi posti di lavoro.

3.14 Nella maggior parte degli Stati membri, le nuove disposizioni riguardanti la movimentazione e l'autoproduzione, previste per le autostrade del mare e il cabotaggio nel mercato interno, rimetterebbero essenzialmente in discussione i contratti collettivi che, pur essendo validi sul piano della legislazione lavoristica e sociale nazionale e internazionale, potrebbero talvolta essere ritenuti non conformi al diritto comunitario della concorrenza in riferimento alla direttiva proposta. La Corte di giustizia riconosce che il rispetto dei contratti collettivi può limitare l'applicazione delle norme di concorrenza. A livello internazionale numerosi Stati membri hanno ratificato le convenzioni marittime dell'OIL sulla movimentazione portuale ⁽⁵⁾, le condizioni di lavoro e la sicurezza degli equipaggi. Il Comitato osserva che le misure previste dalla Commissione non tengono conto di tali disposizioni negoziate in un quadro tripartito.

3.15 Il Comitato ha a cuore una forte concorrenza nel mercato dei servizi la qualità, la sicurezza e la continuità della movimentazione portuale. Tuttavia, qualora per i servizi di movimentazione portuale venisse consentita l'autoproduzione, verrebbero a crearsi condizioni di concorrenza ineguali tra le imprese di movimentazione portuale già esistenti e gli operatori che praticano l'autoproduzione. Le imprese di movimentazione portuale si sono installate nei porti con la privatizzazione o mediante procedure di selezione e hanno investito nelle sovrastrutture e nelle infrastrutture. D'altra parte gli operatori che praticano l'autoproduzione possono accedere al mercato dei servizi portuali senza partecipare a procedure di selezione e senza impegni in materia di investimenti, possono utilizzare gratuitamente le infrastrutture create da altri e, a differenza delle imprese di movimentazione, svolgere la propria attività senza alcun limite temporale. I porti sono luoghi con un rischio di incidenti particolarmente elevato e, per questo motivo, sono

necessari un rispetto e un controllo severo dei requisiti di protezione sul posto di lavoro. È probabile che autorizzando l'autoproduzione vi sarà un maggior numero di incidenti. Malgrado l'asserita dimensione sociale della proposta di direttiva, le sue disposizioni negherebbero di fatto le attese degli scaricatori di porto, i quali temono la perdita di posti di lavoro riconosciuti, qualificati e remunerati a tariffe negoziate, e la loro sostituzione con impieghi precari e regolati da contratti individuali e una perdita di garanzie sociali e salariali ad opera di una concorrenza imposta tra gli operatori. L'autoproduzione comporterebbe un aumento delle mansioni del personale di bordo e del rischio di incidenti sul lavoro, in un momento in cui gli equipaggi sono spesso ridotti al minimo. Ciò comporterebbe inoltre responsabilità e obblighi addizionali per i comandanti.

3.16 Il Comitato ritiene che il pilotaggio non sia assimilabile puramente e semplicemente ad un servizio di natura commerciale. Si tratta dell'applicazione di competenze tecniche complesse, di conoscenza, talvolta evolutiva, dei luoghi, impiegata per garantire la sicurezza del trasporto, della popolazione locale e dell'ambiente, in funzione dei prodotti trasportati. Si tratta quindi di un servizio di interesse generale che non ha una natura essenzialmente commerciale, pur essendo spesso dato in concessione a imprese private sotto il controllo dell'autorità portuale, e in quanto tale dovrebbe essere escluso dall'ambito di applicazione della direttiva. Ciò non impedisce ai porti di continuare a rilasciare autorizzazioni di pilotaggio ai capitani la cui esperienza e conoscenza dei luoghi sia tale da consentire loro di pilotare direttamente la nave fino alla banchina, senza bisogno di alcuna assistenza. Si deve però tener conto del fatto che molte navi trasportano sostanze pericolose per la sicurezza delle altre navi, delle installazioni e del personale operante nel porto nonché per le popolazioni che vivono nelle zone circostanti.

3.17 Il Comitato osserva che il porto è anche il luogo in cui lo Stato del porto esercita competenze sovrane, sulle quali la direttiva non deve incidere, potendo alcuni compiti (quali il contributo alla lotta contro il terrorismo, contro la criminalità organizzata e l'immigrazione clandestina, che impongono spesso spese e investimenti lasciati a carico dei porti) essere delegati all'autorità portuale.

3.18 Le nuove disposizioni in materia di autorizzazioni sono misure di evidente buon senso, benché la redazione dei capitolati d'onere debba tener conto delle condizioni e particolarità locali; l'applicazione ai porti marittimi dei principi di trasparenza e separazione contabile è indiscutibile. Il Comitato non può che prendere atto della necessità di rispettarli, in applicazione della direttiva «trasparenza».

3.19 Nella direttiva dovrebbero essere previsti requisiti concreti, nei confronti di coloro che offrono servizi portuali, in merito alle condizioni da soddisfare perché le autorizzazioni siano prorogate rispettivamente dopo 8, 12 o 30 anni.

⁽⁴⁾ Parere del CESE in merito alla *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali*, GU C 48 del 21.2.2002, pag. 122.

⁽⁵⁾ In particolare la Convenzione 137, ratificata da numerosi paesi marittimi membri dell'UE. Tale Convenzione prevede un registro unico per l'immatricolazione degli scaricatori di porto e la priorità di accesso al lavoro portuale per gli iscritti a tale registro.

3.20 Sembra, infine, che l'obiettivo fondamentale della proposta sia quello di abbattere i costi dei servizi portuali. Il Comitato ritiene tuttavia che il rispetto delle norme in materia di sicurezza, di tutela ambientale e il rispetto dei diritti sociali siano parametri importanti del buon funzionamento delle piattaforme portuali nell'interesse dell'economia dei trasporti e della loro sicurezza e regolarità.

3.21 L'estrema eterogeneità delle situazioni, delle regole e pratiche nazionali o locali, degli obblighi degli enti gestori e delle autorità pubbliche, esigono che le regole da attuare a livello europeo tengano pienamente conto delle caratteristiche proprie di ciascun porto. Ogni porto, nel corso del tempo, ha effettuato degli adeguamenti e opera alle condizioni che gli sono più favorevoli nel proprio contesto territoriale. Lo sforzo di uniformare le condizioni operative può ripercuotersi negativamente sul lavoro dei porti.

3.22 Il Comitato ritiene che l'applicazione della sussidiarietà nella legislazione proposta e la coerenza locale delle politiche di sviluppo portuale siano da preferirsi alle disposizioni uniformi raccomandate nella proposta di direttiva. I porti sono profondamente diversi l'uno dall'altro per dimensioni e natura. Una concorrenza troppo spinta tra prestatori di servizi in un determinato porto potrebbe condurre a investimenti eccessivi e sprechi e a una regressione sul piano sociale.

3.23 In linea con i principi di sussidiarietà e proporzionalità, le autorità nazionali antitrust e gli organi di controllo potrebbero avere il potere di controllo per intervenire ove l'autorità portuale concentrasse, senza alcuna giustificazione economica o esigenza di servizio pubblico, i servizi portuali sotto il proprio controllo o non osservasse i principi di trasparenza o le regole in materia di contabilità. L'intervento comunitario in materia di concorrenza o di aiuti di Stato potrebbe piuttosto concentrarsi sulle eccezioni, ad esempio nel caso in cui le autorità antitrust nazionali e le corti dei conti regionali o nazionali non esercitassero la loro funzione di controllo in modo soddisfacente nel quadro del diritto comunitario in vigore.

3.24 Per quanto riguarda gli aiuti di Stato, la giurisprudenza attuale della Commissione in materia pone la questione del trasferimento sui contribuenti locali o nazionali di determinati costi relativi ad alcune opere (dragaggio, realizzazione di canali e bacini) volte a garantire l'accesso alle installazioni portuali ed il loro funzionamento.

3.25 La collettività può essere chiamata a contribuire finanziariamente solo per la realizzazione di interventi di interesse generale, e non per abbattere i costi a favore dei soli utenti (nazionali e internazionali), soprattutto i maggiori, dei porti marittimi. La determinazione in concreto dell'interesse generale è compito della democrazia e non del mercato.

4. Conclusioni

4.1 Alla direttiva proposta sembra preferibile una direttiva quadro molto meno dettagliata, che lasci adeguato spazio alla sussidiarietà: dovrebbe essere sufficiente menzionare l'applicabilità della legislazione pertinente in materia di trasparenza o di appalti pubblici, senza entrare nei dettagli dell'applicazione ai servizi portuali; la definizione di un quadro comunitario non dovrebbe intaccare la prerogativa dell'ente gestore del porto di tutelare l'interesse generale posto sotto la sua autorità.

4.1.1 Una tale direttiva quadro non dovrebbe incidere in alcun modo sui diritti e gli obblighi derivanti agli Stati membri dalle rispettive legislazioni sociali e norme sul lavoro, la sanità pubblica, l'ambiente, la sicurezza e l'ordine pubblico, o i servizi di interesse generale, né dovrebbe influire sui contratti collettivi conclusi nel rispetto del diritto nazionale applicabile; essa dovrebbe inoltre tenere conto degli impegni internazionali assunti dagli Stati membri, come le convenzioni marittime dell'OIL.

4.1.2 Il Comitato si rammarica infine del fatto che la direttiva proposta non sia stata oggetto di una valutazione di impatto, in contraddizione con l'impegno a favore del miglioramento della legislazione assunto dalla Commissione fin dalla pubblicazione del Libro bianco sulla *governance*; ogni progetto legislativo soggetto a codecisione dovrebbe comportare una tale valutazione, accompagnata da informazioni sulle consultazioni condotte, in particolare con le parti sociali.

Bruxelles, 13 luglio 2005

La presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne Marie SIGMUND

ALLEGATO

al Parere del Comitato economico e sociale europeo

Qui di seguito si riportano gli emendamenti che, pur avendo ottenuto un numero di voti favorevoli pari ad almeno un quarto dei voti espressi, sono stati respinti durante il dibattito.

Punto 1.5, primo capoverso

Modificare come segue:

Prima di esaminare la natura e la portata delle modifiche apportate alla nuova proposta di direttiva, val la pena di ricordare alcuni dei principali ostacoli ~~con cui si è scontrata~~ individuati dal Comitato economico e sociale europeo nell'esaminare in riferimento alla proposta iniziale:

Motivazione

È opportuno precisare chi abbia ravvisato degli ostacoli riguardo alla proposta iniziale. Ciò infatti non risulta con chiarezza dai punti precedenti, che parlano del Consiglio e del Parlamento.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 42

Voti contrari: 63

Astensioni: 3

Punto 3.1

Modificare come segue la terza frase:

Lasciando inalterate le competenze della Commissione europea, le ~~Le~~ pratiche e la contabilità dei diversi porti marittimi dovrebbero essere sottoposte alla sorveglianza delle autorità nazionali della concorrenza e, se del caso, delle corti dei conti regionali o nazionali e le relazioni di questi organi di controllo dovrebbero essere trasmesse alla DG Concorrenza della Commissione.

Motivazione

La procedura proposta non deve far passare in secondo piano le competenze della Commissione.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 54

Voti contrari: 71

Astensioni: 5

Punto 3.1

Spostare tra i punti 3.17 e 3.18, modificando opportunamente la numerazione del capitolo 3.

Motivazione

Come osservazione iniziale, è troppo tecnica, per cui è meglio collocarla tra i due punti relativi alle questioni finanziarie.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 50

Voti contrari: 74

Astensioni: 10

Punto 3.4

Sopprimere l'ultima frase:

Molti porti forniscono essi stessi un certo numero di infrastrutture e servizi essenziali al traffico marittimo, e non ritengono che la loro competenza debba limitarsi alla gestione dello spazio marittimo e terrestre del porto, alla manutenzione di quest'ultimo e a quella delle relative banchine. L'offerta di determinati servizi può rispondere ad esigenze di interesse generale o anche essere funzionale, per le autorità portuali, al conseguimento di un equilibrio finanziario complessivo o anche, per gli enti portuali privati, a produrre utili da distribuire agli azionisti. ~~Il divieto di sovvenzioni incrociate indebolirebbe le capacità d'investimento dei porti.~~

Motivazione

Una concorrenza equa non consente sovvenzioni incrociate. I costi ne risulterebbero «camuffati», ai danni della trasparenza.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 61

Voti contrari: 80

Astensioni: 6

Punto 3.6

Sopprimere l'ultima frase:

Un porto costituisce una piattaforma logistica complessa, collegata a un entroterra di profondità geografica ed economica variabile, regionale, nazionale o internazionale, nonché a vie di comunicazione terrestri, e deve elaborare strategie legate allo sviluppo del settore geografico la cui economia serve, al suo bacino d'occupazione, alle esigenze di natura economica che vi si manifestano e alla loro evoluzione. ~~A giudizio del Comitato bisogna promuovere l'intermodalità favorendo il trasporto marittimo, in particolare il cabotaggio, ma nella formulazione attuale il dispositivo della proposta di direttiva non tratta direttamente conto di questa necessità imprescindibile.~~

Motivazione

Nella maggior parte dei casi l'entroterra non è raggiungibile via mare. Per questo motivo non è opportuno esprimere una preferenza, tanto meno parlandone come di una necessità imprescindibile. In tale contesto una lancia potrebbe invece essere spezzata a favore della navigazione interna. La promozione del cabotaggio ha inoltre già trovato spazio nel programma autostrade del mare.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 59

Voti contrari: 83

Astensioni: 9

Punto 3.17

Sopprimere:

~~Il Comitato osserva che il porto è anche il luogo in cui lo Stato del porto esercita competenze sovrane, sulle quali la direttiva non deve incidere, potendo alcuni compiti (quali il contributo alla lotta contro il terrorismo, contro la criminalità organizzata e l'immigrazione clandestina, che impongono spesso spese e investimenti lasciati a carico dei porti) essere delegati all'autorità portuale.~~

Motivazione

La proposta della Commissione esprime già questa idea. In questo punto tuttavia si lascia anche intendere che, in caso di delega senza compensazione da parte dello Stato, il porto non deve far ricadere i costi sui clienti, cosa che a sua volta crea una situazione di concorrenza sleale rispetto agli altri porti.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 55

Voti contrari: 84

Astensioni: 13

Punti 3.23 e 3.24~~3.24~~

~~La collettività può essere chiamata a contribuire finanziariamente solo per la realizzazione di interventi di interesse generale, e non per abbattere i costi a favore dei soli utenti (nazionali e internazionali), soprattutto i maggiori, dei porti marittimi. La determinazione in concreto dell'interesse generale è compito della democrazia e non del mercato.~~

Motivazione

I costi sostenuti dalle autorità portuali per opere destinate ai porti devono essere imputati agli utenti o alle parti interessate. Il testo tuttavia dà l'impressione che a tale principio si possa contravvenire per motivi di interesse generale.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 55

Voti contrari: 82

Astensioni: 17

Aggiungere un nuovo punto 3.25, formulato come segue

Per accertare sin dalle prime fasi della programmazione se i futuri investimenti portuali siano compatibili con il diritto comunitario, il Comitato esorta la Commissione europea a pubblicare quanto prima, al di là della sua proposta, tutte le proposte di linee guida comunitarie sugli aiuti di Stato ai porti, chiarendo quali forme di finanziamento siano compatibili con il mercato interno, in base a quanto affermato durante l'audizione del 31 gennaio 2005.

Motivazione

Evidente.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 59

Voti contrari: 85

Astensioni: 14

Punto 4.1

Modificare come segue:

Per quanto anche il Comitato caldeggi la liberalizzazione dei servizi portuali relativi al trasporto, al pari degli altri servizi di trasporto, esso ritiene che ~~alla direttiva proposta sembra~~ sia preferibile una direttiva quadro molto meno dettagliata, che lasci adeguato spazio alla sussidiarietà: dovrebbe essere sufficiente menzionare l'applicabilità della legislazione pertinente in materia di trasparenza o di appalti pubblici, senza entrare nei dettagli dell'applicazione ai servizi portuali. La definizione di un quadro comunitario non dovrebbe intaccare la prerogativa dell'ente gestore del porto di tutelare l'interesse generale posto sotto la sua autorità, fermo restando che tale prerogativa non può andare a detrimento della concorrenza leale e della trasparenza.

Motivazione

Su questo punto non vi sono state divergenze di opinioni nel gruppo di studio e la modifica proposta riflette con chiarezza il contesto nel quale sono da intendere le nostre osservazioni e conclusioni. L'interesse generale non può essere un pretesto per ignorare questi due principi fondamentali dell'UE.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 61

Voti contrari: 86

Astensioni: 12