



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.11.2013
COM(2013) 792 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Seconda relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente
il miglioramento della sicurezza dei porti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Seconda relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente il miglioramento della sicurezza dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2005/65/CE¹ relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (in appresso "la direttiva") mira principalmente a completare le misure adottate nel 2004 con il regolamento (CE) n. 725/2004² relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (in appresso "il regolamento").

Il campo di applicazione del regolamento è limitato alle misure di sicurezza a bordo delle navi e all'interfaccia immediata tra il porto e la nave. Sono questi gli obblighi che rientrano principalmente nel codice ISPS (*International Ship and Port facility Security*) che gli Stati membri hanno sottoscritto in via prioritaria, prima di accettare l'attuazione di obblighi supplementari nell'ambito della direttiva. La direttiva completa il dispositivo istituendo un sistema di sicurezza in tutta l'area portuale al fine di garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei³.

Lungo i 70 000 km di coste dell'Unione europea operano più di 1 200 porti marittimi commerciali. Si tratta di una delle aree geografiche con il più alto numero di porti a livello mondiale. Di questi quasi un migliaio (vedi punto 6.1.) rientra nel campo di applicazione della direttiva, ossia tutti i porti che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento.

La direttiva mira a migliorare la sicurezza nelle zone portuali che non sono disciplinate dal regolamento e fare in modo che il rafforzamento della sicurezza nei porti si accompagni alle misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento. Mentre l'introduzione di misure di sicurezza all'interno dell'impianto portuale grava principalmente sugli operatori, l'applicazione di idonee misure di sicurezza a livello portuale vincola in via prioritaria l'autorità portuale⁴ e tutti i servizi preposti al mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblico.

L'articolo 19 della direttiva prevede che la Commissione analizzi il rispetto della direttiva e l'efficacia delle misure adottate entro il 15 dicembre 2008 e in seguito ogni cinque anni.

¹ Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti - GU L 310 del 25.11.2005, pag. 2.

² Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali - GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

³ Poiché la direttiva riguarda soltanto i porti marittimi, gli obblighi in essa contenuti non si applicano all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia. L'Autorità di vigilanza AELS (EFTA) provvede inoltre a verificare che l'Islanda e la Norvegia rispettino gli obblighi loro incombenti in virtù dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

⁴ L'autorità di sicurezza del porto è designata dallo Stato membro a norma dell'articolo 5 della direttiva.

La prima relazione è stata adottata il 20 gennaio 2009⁵. Questa seconda relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva illustra le azioni intraprese per favorire l'introduzione di misure di sicurezza portuale omogenee in tutta l'Unione europea, i progressi compiuti durante l'ultimo periodo di riferimento di cinque anni e i problemi tuttora persistenti manifestatisi durante la sua attuazione⁶.

La presente relazione si basa:

- sui feedback delle autorità degli Stati membri incaricate della sicurezza marittima e delle altre parti in causa;
- sull'esito delle ispezioni condotte dalla Commissione nell'ambito della sicurezza portuale;
- sul dialogo costante con le autorità nazionali e i vari operatori del settore marittimo e portuale.

La relazione si concentra su alcune difficoltà riscontrate ai fini del raggiungimento dei risultati auspicati e sull'impatto generale dell'attuazione della direttiva.

2. CONCLUSIONI DELLA PRIMA RELAZIONE

Nella prima relazione si sottolineava che, sebbene la direttiva fosse stata adottata in prima lettura con un ampio sostegno del Parlamento europeo e all'unanimità in sede di Consiglio, la maggior parte degli Stati membri interessati l'aveva recepita con un ritardo significativo ed erano state di conseguenza avviati procedimenti di infrazione, di cui due conclusi con sentenze per inadempimento⁷.

Al termine di questo periodo di valutazione, le principali disposizioni della direttiva erano state integrate nel diritto interno della maggior parte degli Stati membri. Purtroppo la loro applicazione pratica incontrava ancora difficoltà di tipo organizzativo e funzionale a livello dei porti, in quanto le amministrazioni locali non disponevano ancora di tutti gli elementi necessari per proseguire nell'attuazione pratica della direttiva. La principale difficoltà riguardava la **definizione del perimetro del porto** in relazione alla sicurezza.

3. MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E DI CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE A PARTIRE DAL PERIODO DI VALUTAZIONE PRECEDENTE

I ritardi accumulati nella preparazione e nell'adozione delle misure di recepimento hanno avuto ripercussioni a cascata, in quanto le autorità competenti a livello portuale non potevano svolgere il loro lavoro per l'attuazione della direttiva fintanto in assenza di misure nazionali adottate in via definitiva.

Nel complesso, gli Stati membri hanno recepito la direttiva in modo adeguato, nel senso che le misure di recepimento sono state correttamente riprese nelle disposizioni legislative,

⁵ COM(2009) 2 definitivo.

⁶ L'attuazione della direttiva in Croazia non è ancora stata oggetto di valutazione.

⁷ Causa C-464/08 Commissione delle Comunità europee/Repubblica di Estonia del 3 settembre 2009 e causa C-527/08 Commissione delle Comunità europee/Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord del 3 settembre 2009.

regolamentari e amministrative. Tuttavia, la loro attuazione pratica a livello locale restava troppo spesso da definire.

Conformemente al principio di sussidiarietà, la direttiva prevedeva infatti che gli Stati membri determinassero i limiti di ogni porto e decidessero in merito alla loro applicazione alle aree adiacenti. Gli Stati membri erano inoltre tenuti a garantire un'elaborazione corretta delle valutazioni e dei piani di sicurezza portuale. Ciò nonostante, ancora nel 2009 un considerevole numero di porti non si era conformato agli obblighi della direttiva.

Durante tutto il periodo 2009-2013, la Commissione ha pertanto continuato a vigilare su una migliore applicazione della direttiva. L'azione dei suoi servizi si è tradotta sia in iniziative di assistenza agli Stati membri sia in misure di controllo. Le azioni si sono concentrate nei seguenti ambiti:

- l'organizzazione di un secondo seminario sull'attuazione della direttiva;
- la realizzazione di uno studio sugli aspetti tecnici della sicurezza portuale (TAPS II), affidato al Centro comune di ricerca (CCR – Ispra);
- la raccolta e la diffusione di buone pratiche nell'ambito del comitato MARSEC;
- l'istituzione di un sistema d'informazione regolare sull'esecuzione e il controllo dei piani d'azione degli Stati membri per il completamento dell'attuazione pratica della direttiva;
- lo svolgimento di ispezioni per il controllo dell'applicazione della direttiva in conformità al regolamento (CE) n. 324/2008⁸.

4. ASSISTENZA NELL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA

4.1. Seminario del 21 ottobre 2010

Nel settembre 2006 era stato organizzato un primo seminario per consentire agli Stati membri e alla Commissione di scambiarsi informazioni sulle modalità previste per il recepimento e l'attuazione della direttiva. Gli Stati membri con più difficoltà hanno tuttavia chiesto di ottenere maggiori informazioni sui dispositivi e le modalità di attuazione già introdotti con successo in alcuni porti dell'Unione europea.

La Commissione ha risposto favorevolmente, organizzando il 21 ottobre 2010 un secondo seminario durante il quale sono stati presentati vari esempi con l'intento di contribuire a rafforzare gli standard di sicurezza dei porti.

Il seminario ha fatto luce sull'esistenza di diverse strategie per la **definizione del perimetro del porto** dal punto di vista della sicurezza, in base alla configurazione geografica delle zone portuali, la loro integrazione nel tessuto urbano o con siti industriali e commerciali. Sono state illustrate alcune soluzioni adottate per stabilire i limiti della zona portuale in casi eterogenei, come quello del porto di estuario (Bordeaux), del porto storico (La Valletta), del porto inserito in un tessuto urbano estremamente denso (Salerno) o quello di uno dei porti più grandi al mondo (Rotterdam).

⁸ Regolamento (CE) n. 324/2008 della Commissione, del 9 aprile 2008, che stabilisce procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima - GU L 98 del 10.4.2008, pag. 5.

Il seminario ha consentito di riportare l'attenzione sugli obiettivi fondamentali della direttiva e di insistere su tutti gli aspetti relativi alla valutazione della sicurezza portuale, che rappresenta la vera pietra miliare dell'applicazione della direttiva. Le conclusioni del seminario sono state successivamente approvate dal comitato MARSEC.

4.2. Studio sugli aspetti tecnici della sicurezza portuale (TAPS II)

Alla luce delle difficoltà riscontrate da alcuni Stati membri, la Commissione ha incaricato il Centro comune di ricerca (CCR) di condurre uno studio sull'applicazione della direttiva nei porti europei.

Lo studio in questione ha preso in esame le metodologie volte a favorire la corretta applicazione della direttiva e i mezzi tecnici necessari alla sua attuazione, con l'obiettivo di contribuire alla determinazione di criteri comuni ai fini del perseguimento degli obiettivi della direttiva attraverso la definizione di standard minimi, raccomandazioni, orientamenti e codici di buone pratiche. Considerando le difficoltà o le reticenze di alcuni Stati membri per quanto riguarda il campo d'applicazione della direttiva e le misure di sicurezza portuale in generale, la **definizione del perimetro del porto** è stata oggetto di particolare attenzione. La relazione finale propone una metodologia basata su due fasi di verifiche successive: la prima, volta a definire gli impianti portuali e gli altri elementi caratteristici del porto; la seconda, orientata a stabilire i limiti del porto attraverso un'analisi dei rischi in modo da ottenere la migliore efficacia in termini di sicurezza portuale.

Prima di trasmettere alla Commissione la relazione finale del suo studio, l'Istituto per la protezione e la sicurezza dei cittadini del CCR ha organizzato in Italia, a Ispra, dal 9 al 10 marzo 2011, un incontro con tutte le parti interessate, tra cui quattordici rappresentanti degli Stati membri e dell'industria portuale, per presentare e discutere le conclusioni preliminari e le raccomandazioni dello studio, incontro che ha consentito ai suoi autori di convalidare le proprie conclusioni.

Il 20 settembre 2011 i risultati dello studio TAPS II sono stati resi noti al comitato MARSEC. Alcune proposte, in particolare quelle tese a sviluppare una metodologia sistemica per eseguire un'analisi dei rischi in due fasi con l'obiettivo di stabilire il perimetro del porto, sono state presentate come strumenti particolarmente utili ed efficaci nel lavoro di indagine preliminare all'attuazione pratica della direttiva⁹.

Il 24 gennaio 2012 è stato presentato ai membri del comitato un documento di lavoro sul capitolo relativo alla determinazione dei limiti del porto. Nel complesso, gli Stati membri hanno sostenuto che la strategia illustrata dallo studio avrebbe consentito di risolvere alcuni problemi legati alla definizione del perimetro portuale. Pur rifiutando categoricamente l'ipotesi di un ricorso obbligatorio a tale metodologia, essi hanno tuttavia dichiarato che le conclusioni dello studio TAPS II avrebbero potuto essere utilizzate, su basi non vincolanti e nell'ambito di una valutazione caso per caso, per la successiva revisione quinquennale delle valutazioni di sicurezza portuale.

⁹ Durante le ispezioni è stato possibile accertare in più occasioni il valore pedagogico e gli spunti di riflessione proposti dallo studio TAPS II.

5. CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA

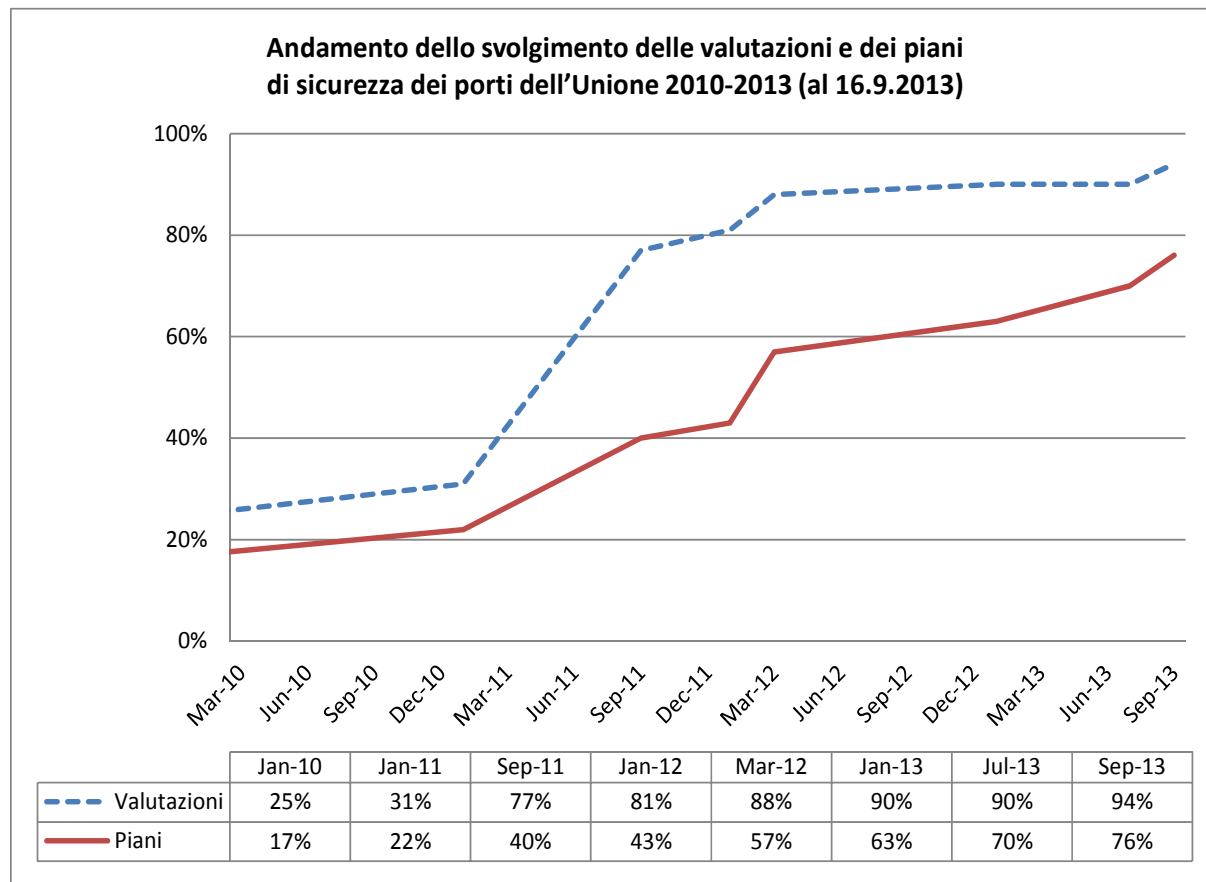
5.1. Controllo dei piani d'azione per il completamento dell'attuazione pratica della direttiva

La Commissione ha introdotto dal 2009 un sistema che le consente di ricevere regolarmente informazioni provenienti dagli Stati membri sull'attuazione della direttiva. È stato avviato un dialogo costante con le autorità degli Stati membri per ottenere su base regolare dati affidabili sul grado di esecuzione delle valutazioni e l'adozione dei piani di sicurezza dei porti.

Agli Stati membri con i maggiori ritardi nell'adempimento dei propri obblighi è stato chiesto di presentare piani d'azione nazionali corredati di date di scadenza precise per la realizzazione delle valutazioni e dei piani. Sono state inoltre richieste relazioni periodiche sullo stato di avanzamento dei lavori per verificare la corretta esecuzione degli impegni.

La situazione è rapidamente migliorata nel gruppo di Stati membri con un numero di porti inferiore a 30, in quanto sono state condotte quasi tutte le valutazioni ed è stato definito e approvato il 96% dei piani di sicurezza portuale.

Di contro, negli Stati membri con un numero di porti superiore a 30, l'adattamento è stato molto più lento. Ad oggi è possibile ritenere che sia stato condotto il 92% delle valutazioni e siano stati definiti e approvati più dei due terzi (70%) dei piani di sicurezza portuale. I ritardi osservati riguardano principalmente il Regno Unito, la Spagna, la Grecia e la Germania. La mancanza di volontà e determinazione di questi Stati membri a procedere in via prioritaria all'attuazione della direttiva ha indotto la Commissione ad avviare procedimenti di infrazione (vedi punto 5.3).



5.2. Svolgimento di ispezioni da parte della Commissione per il controllo dell'applicazione della direttiva

Le procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva sono state eseguite durante le ispezioni della Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 324/2008.

Dal 2009 il programma di lavoro per lo svolgimento delle ispezioni nel settore della sicurezza marittima comprende sistematicamente una parte che consente di verificare la corretta attuazione delle procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva.

Tuttavia, fino al 2012 le ispezioni sono state ostacolate da ritardi nell'attuazione pratica in quanto le amministrazioni locali non avevano ancora ricevuto le istruzioni e i mezzi necessari all'esecuzione delle valutazioni di sicurezza portuale.

Nonostante il contesto generale di attuazione della direttiva sia ora correttamente inquadrato, le ispezioni condotte a partire dal 2012, sia a livello delle amministrazioni nazionali sia direttamente su un campione di porti, hanno evidenziato un profondo scostamento tra gli obiettivi di miglioramento della sicurezza dei porti e i risultati ancora lacunosi riscontrati sul campo. Gli ispettori riferiscono inoltre regolarmente di valutazioni eseguite secondo procedure inadeguate, di piani incoerenti con l'esito della valutazione, della mancata designazione degli agenti di sicurezza del porto, di sistemi di supervisione periodica dei piani di sicurezza portuale non conformi e di inadempienza alle norme in materia di formazione e esercitazioni.

5.3. Procedimenti d'infrazione

Pur mantenendo un dialogo costante con tutti gli Stati membri per ottenere un'attuazione conforme e coerente della direttiva, nel periodo 2009-2013 la Commissione è stata costretta ad avviare cinque procedimenti d'infrazione.

Tre di questi procedimenti riguardano un'incompleta attuazione della direttiva per ritardi accumulati nell'esecuzione delle valutazioni e nell'adozione dei piani di sicurezza dei porti. Si tratta della Grecia, della Spagna e del Regno Unito, che si sono ormai impegnati ad attuare nuovi piani d'azione per dare piena esecuzione alle valutazioni e ai piani entro il primo semestre 2014.

Altri due procedimenti si riferiscono a un'applicazione non conforme della direttiva riscontrata nel corso delle ispezioni:

- La prima riguarda il porto di Malmö (Svezia), dove gli ispettori avevano constatato che gli undici impianti portuali che compongono il porto erano stati classificati come altrettanti porti individuali per evitare l'attuazione delle disposizioni essenziali della direttiva. La procedura è stata archiviata dopo la revisione della valutazione della sicurezza portuale che ha stabilito l'esistenza di un porto di Malmö unico (Malmö Hamn) costituito dagli undici impianti portuali¹⁰.
- La seconda riguarda i porti del Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore (Germania), dove le ispezioni hanno evidenziato che le valutazioni e i piani di sicurezza portuale

¹⁰ Un'ispezione di controllo ha permesso di verificare e di confermare la conformità dell'attuazione della direttiva a Malmö.

non erano ancora stati stabiliti e attuati. Dopo l'invio di un parere motivato, le autorità tedesche hanno deciso di effettuare nuove valutazioni di sicurezza nei porti comprendenti più impianti portuali, al fine di predisporre piani di sicurezza portuale tali da soddisfare gli obblighi della direttiva.

6. ASPETTI PARTICOLARI DERIVANTI DAI LAVORI DI VALUTAZIONE

6.1. Massa critica dei porti soggetti ai requisiti dell'attuazione pratica della direttiva

Dagli scambi con le varie parti in causa è emerso che queste ultime ritengono che la direttiva sia nel complesso ben strutturata per i grandi porti aventi una forte attività commerciale ma che ponga maggiori difficoltà di adattamento ai piccoli porti.

Va ricordato che la direttiva si applica a tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro che comportano uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 (articolo 2, paragrafo 2) e che gli Stati membri garantiscono lo stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti e quelle adottate in applicazione del regolamento (articoli 4 e 7). La direttiva prevede che gli Stati membri determinino i limiti di ogni porto e decidano in merito all'applicazione delle misure della stessa nelle aree adiacenti.

Pertanto, al fine di garantire un'introduzione equilibrata di misure utili conformemente al principio di proporzionalità, i colegislatori hanno cautelativamente previsto all'articolo 2, paragrafo 4, che, ove i confini di un impianto portuale ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004 inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del regolamento prevalgono su quelle della direttiva.

Gli Stati membri hanno fatto ampiamente ricorso a tale disposizione nei porti comprendenti un solo impianto portuale a norma del regolamento. In base alla valutazione della sicurezza del porto, il perimetro di quest'ultimo è stato molto spesso (ma non sempre) definito come coincidente con il perimetro dell'impianto portuale. Pertanto, dei 1 052 porti¹¹ che comprendono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento, 586 sono stati ritenuti conformi al campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva, ossia il 55% dei porti dell'Unione europea. Questa situazione è stata riscontrata in particolare negli Stati membri caratterizzati dalla presenza di piccoli porti disseminati lungo il litorale o nelle isole¹².

6.2. Conoscenza delle minacce e sensibilizzazione degli operatori

Il lavoro condotto nelle valutazioni sulla sicurezza ha permesso di identificare i beni e le infrastrutture da proteggere dalle minacce e dai rischi che gravano sulle attività portuali. La fase successiva è consistita nell'elaborazione e attuazione di misure adeguate capaci di ridurre le minacce a ciascuno dei tre livelli di rischio identificati (normale, crescente, elevato) utilizzando procedure specifiche e attrezzature tecniche idonee alle caratteristiche specifiche

¹¹ La differenza rispetto al numero riportato nella relazione del 2009 (754 porti) è dovuta al fatto che alcuni Stati membri non avevano inizialmente inserito nel loro elenco di porti interessati dalla direttiva quelli contemplati dall'articolo 2, paragrafo 4. Tale situazione è stata corretta su richiesta della Commissione (dati al 16.9.2013).

¹² I porti dotati di un impianto portuale unico rappresentano una percentuale rilevante dei porti della Finlandia (65/78, l'83%), della Svezia (131/162, l'81%), della Grecia (82/119, il 69%), del Regno Unito (119/175, il 68%) e della Danimarca (51/82, il 62%).

dei porti e in grado di garantire una risposta adeguata alla vulnerabilità potenziale delle infrastrutture.

La direttiva ha dato la possibilità di istituire commissioni per la sicurezza del porto incaricate di fornire consulenza pratica (considerando 9). Negli Stati membri che hanno costituito questo tipo di struttura, la commissione è solitamente composta dai rappresentanti locali delle amministrazioni preposte alla sicurezza (servizi di polizia, guardacoste, affari marittimi, dogane, gendarmeria, ecc.). Gli indispensabili scambi d'informazione trovano pertanto in tali strutture una sede idonea per diffondere la conoscenza della minaccia e favorire la sensibilizzazione di tutti gli operatori interessati.

Il rafforzamento della sensibilizzazione nei confronti della protezione dei porti rientra nella politica generale di sicurezza che è importante far conoscere a tutto il personale del porto (quindi sia agli addetti delle imprese portuali, sia ai dipendenti delle società esterne che partecipano all'attività portuale), così come ai suoi vari utenti. Le azioni di sensibilizzazione sono uno strumento prezioso per garantire non solo un'efficace diffusione delle misure di sicurezza ma anche un'adeguata pedagogia del rispetto. È importante che queste misure di sicurezza siano percepite come mezzi per favorire l'esercizio e lo sviluppo delle attività economiche del porto.

Una maggiore attenzione ai requisiti sulla formazione del personale e lo svolgimento delle esercitazioni di sicurezza portuale¹³, come peraltro costantemente sottolineato dalle relazioni ispettive, garantirebbe inoltre un miglioramento del livello di conoscenza generale necessario alla protezione dei porti.

6.3. Controllo e sorveglianza dei piani di sicurezza portuale

In conformità dell'articolo 13 della direttiva, il controllo esercitato dagli Stati membri deve assicurare una supervisione adeguata e periodica dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione. Si tratta di un aspetto cruciale che non ha ancora raggiunto la velocità di crociera in tutti gli Stati membri, non solo a causa dei ritardi nel recepimento ma anche a causa dello scostamento tra gli obiettivi fissati e le risorse necessarie all'esecuzione di tali controlli.

Ogni Stato membro ha sviluppato un suo sistema di supervisione in base alla propria organizzazione interna e alle risorse disponibili. Questo compito di controllo è stato assegnato in alcuni casi alle amministrazioni centrali, in altri alle amministrazioni locali, in altri ancora a gruppi polivalenti composti da più corpi amministrativi (trasporti, polizia, dogane, capitanerie, ecc.). Gli audit hanno lo scopo di verificare che i piani siano conformi alla regolamentazione, che le misure di sicurezza realmente attuate corrispondano concretamente ai requisiti del piano e che tali misure siano effettivamente attuate.

Questi compiti vengono eseguiti in base a un programma di lavoro definito a intervalli regolari. Nel momento in cui viene rilevata un'inadempienza, si formula una proposta per porvi rimedio. In base alla relazione trasmessa all'amministrazione competente, può essere necessario procedere a una nuova valutazione della sicurezza del porto o a un aggiornamento del piano. I servizi di ispezione sono particolarmente attenti a verificare che le misure adottate

¹³ Il 4 maggio 2012, a seguito della compilazione di un manuale sulle esercitazioni e l'addestramento alla sicurezza portuale, è stata condotta un'esercitazione nel porto di Anversa (Belgio), che è stata seguita da osservatori degli Stati membri e della Commissione.

all'interno degli impianti portuali siano opportunamente coordinate con quelle previste a livello del porto. Il controllo delle misure correttive può talvolta essere effettuato nell'ambito di audit non preannunciati sulla qualità operativa delle misure introdotte.

Le relazioni dei controllori e degli ispettori della Commissione garantiscono alle autorità nazionali una base per fornire consulenza e assistenza alle competenti autorità portuali al fine di rimediare alle inadempienze riscontrate. Tale prassi deve essere incentivata e ulteriormente sviluppata. Purtroppo alcuni Stati membri non hanno ancora creato le strutture necessarie a garantire il controllo di conformità con regolarità e in modo appropriato¹⁴. È importante che le risorse umane o finanziarie destinate a queste attività di sorveglianza siano predisposte quanto prima. In futuro l'attenzione su questo aspetto sarà ulteriormente rafforzata. Gli attuali sistemi di supervisione dei piani di sicurezza portuale restano nel complesso da migliorare.

7. CONCLUSIONE

La valutazione dell'attuazione della direttiva 2005/65/CE rivela che le misure necessarie per giungere a una completa applicazione di tutte le disposizioni della stessa restano ancora da migliorare nella maggior parte degli Stati membri.

L'esperienza maturata durante il controllo dell'attuazione della direttiva indica tuttavia che sono stati compiuti notevoli progressi. Non vi sono dubbi sul fatto che il livello di sicurezza dei porti europei abbia registrato un miglioramento. L'azione combinata dell'attuazione del regolamento e dell'applicazione della direttiva ha permesso di sviluppare un quadro credibile per prevenire le minacce alla sicurezza dei porti e ottenere un'adeguata protezione delle attività marittime e portuali. Sebbene l'impatto di queste misure sia difficilmente quantificabile dal punto di vista della dissuasione degli atti terroristici, le autorità portuali sono concordi nel riconoscere le apprezzabili conseguenze che esse hanno avuto sul fronte della netta diminuzione dei casi di contrabbando, furto e atti vandalici. Inoltre l'introduzione delle misure di sicurezza ha spesso condotto a rivedere l'organizzazione dei porti, ad esempio per quanto riguarda la circolazione e l'immagazzinamento delle merci, il controllo dell'accesso alle varie parti del porto o la definizione delle aree riservate. Queste misure si sono rivelate un prezioso strumento per migliorare l'efficacia delle attività portuali in un contesto altamente competitivo.

Come ricordato dalla Commissione nella comunicazione¹⁵ del 23 maggio 2013 *Porti: un motore per la crescita*, l'Unione dipende in misura notevole dai porti marittimi per gli scambi con il resto del mondo e nel suo mercato interno. La sicurezza dei porti e delle zone di avvicinamento è quindi essenziale per garantire la sicurezza globale del trasporto marittimo. Le condizioni della sicurezza portuale richiedono un alto livello di vigilanza da parte degli Stati membri e di preparazione da parte di tutti i soggetti interessati per garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei. Per questa ragione tutte le parti interessate devono continuare a lavorare per migliorare in modo permanente i dispositivi di prevenzione, protezione e reazione per contrastare le nuove minacce. A tale scopo, i sistemi di sicurezza degli impianti portuali e quelli del porto devono integrarsi perfettamente. L'efficacia delle

¹⁴ Nell'ambito degli scambi di informazione è stato chiesto agli Stati membri di fornire un compendio dei loro programmi. Alcuni hanno trasmesso dati precisi sull'ingaggio di controllori e sulle tabelle di svolgimento degli audit portuali mentre altri non sono stati in condizione di garantire lo stesso livello di precisione.

¹⁵ COM(2013) 295 definitivo.

relazioni tra il porto, i suoi impianti portuali e le navi che vi fanno scalo resta una delle grandi sfide di operatori e amministratori.

Nei prossimi mesi gli Stati membri dovranno riesaminare le valutazioni e i piani di sicurezza portuale secondo le disposizioni dell'articolo 10 della direttiva, che prevede, per tale riesame, una frequenza almeno quinquennale. In tal senso, la Commissione ritiene che la **metodologia messa a punto nello studio TAPS II** possa, in caso di necessità, essere validamente utilizzata per ridefinire il perimetro dei porti, anche tenendo in debito conto lo specchio d'acqua.

Si aggiunga che nell'ambito del programma di lavoro pluriennale delle ispezioni della Commissioni verrà avviata una fase di controlli più approfonditi. Si tratterà, ad esempio, di proseguire l'esame dell'attuazione e l'applicazione delle procedure previste dai piani di sicurezza portuale applicabili ai passeggeri e ai veicoli da imbarcare su traghetti ro-ro (per loro natura particolarmente vulnerabili) o di verificare che gli Stati membri interessati collaborino alla valutazione della sicurezza portuale alle due estremità della linea marittima, nel caso di servizi di trasporto marittimo internazionale.

Infine la Commissione continuerà a lavorare con gli Stati membri per migliorare l'attuazione della direttiva con l'obiettivo comune di garantire una migliore protezione dei porti dell'Unione europea a beneficio di tutti i fruitori dei porti, degli utenti dei mezzi di trasporto, dell'economia del trasporto marittimo e della società nel suo complesso. Essa continuerà a vigilare sulla corretta applicazione di questa direttiva e a promuovere le azioni legali che riterrà necessarie.