

**Parere del Comitato delle regioni in merito:**

- alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio Migliorare la qualità dei servizi nei porti marittimi, passaggio essenziale per il sistema dei trasporti in Europa — Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali»,
- al «Documento di lavoro dei servizi della Commissione sul finanziamento pubblico e sui diritti portuali nella Comunità (porti marittimi) (sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri), e»
- alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da un porto della Comunità»

(2002/C 19/02)

**IL COMITATO DELLE REGIONI,**

visti la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio «Migliorare la qualità dei servizi nei porti marittimi, passaggio essenziale per il sistema dei trasporti in Europa» e la «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali» (COM(2001) 35 def. — 2001/0047 (COD), il «Documento di lavoro dei servizi della Commissione sul finanziamento pubblico e sui diritti portuali nella Comunità (porti marittimi) (sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri)» (SEC(2001) 234) e la «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da un porto della Comunità» [COM(2001) 46 def. — 2001/0026(COD)]<sup>(1)</sup>;

viste le Decisioni del Consiglio del 26 febbraio e del 13 marzo 2001 di consultarlo, conformemente al disposto degli articoli 265, primo comma, e 80 del Trattato che istituisce la Comunità europea;

vista la decisione, presa dal proprio Ufficio di presidenza il 13 giugno 2000, di incaricare la Commissione 3 «Reti transeuropee, trasporti, società dell'informazione» della preparazione di un parere al riguardo;

vista la Decisione 1692/96 CE del Parlamento e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della Rete europea dei trasporti;

vista la Direttiva 2000/52/CE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche;

vista la Direttiva 98/41/CE relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità;

visto il progetto di parere adottato dalla Commissione 3 il 4 luglio 2001 (CdR 161/2001 riv.) [(Relatore: Lamberti, I, (PSE)];

considerata l'importanza che il trasporto marittimo già riveste all'interno della Comunità e la necessità di un incremento dello stesso al fine di creare una rete efficiente di trasporti intermodali e alternativi al traffico terrestre;

considerato che i porti rivestono un'importanza cruciale per l'attuazione di quanto riportato al punto precedente, e considerata quindi la necessità di intervenire a livello comunitario per l'introduzione di norme che, pur nel rispetto del principio della sussidiarietà, creino la «cornice» normativa idonea a garantire il rispetto dei principi di concorrenza e delle libertà fondamentali espresse nel Trattato dell'UE e per rendere più efficienti i procedimenti attualmente in vigore all'interno degli scali;

rilevata l'importanza che lo sviluppo degli scali riveste per le regioni costiere e per gli enti locali, in quanto incide in modo pregnante sul complessivo sviluppo economico della collettività,

ha adottato all'unanimità il seguente parere nella 40<sup>a</sup> sessione plenaria del 19 e 20 settembre 2001 (seduta del 20 settembre).

<sup>(1)</sup> GU C 180 del 26.6.2001, pag. 85.

## 1. Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da un porto della Comunità

Il Comitato delle regioni,

1.1. concorda pienamente con le finalità della direttiva rivolte ad incentivare il trasporto marittimo a corto raggio attraverso la semplificazione delle formalità di dichiarazione contenute nei formulari richiesti negli scali per le navi in arrivo o in partenza.

1.2. Concorda quindi con la necessità che gli Stati membri riconoscano i formulari IMO normalizzati (previsti dalla convenzione FAL dell'IMO) relativi a:

- Formulario FAL dell'IMO n. 1 «Dichiarazione generale», contenente le informazioni relative alla nave;
- Formulario FAL dell'IMO n. 3 «Dichiarazione delle provviste di bordo»;
- Formulario FAL dell'IMO n. 4 «Dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio»;
- Formulario FAL dell'IMO n. 5 «Ruolo dell'equipaggio», contenente le informazioni relative al numero e alla composizione dell'equipaggio;
- Formulario FAL dell'IMO n. 6 «Elenco dei passeggeri», per le navi omologate per trasportare un numero massimo di 12 passeggeri.

1.3. condivide l'inopportunità di proporre l'utilizzo dei formulari FAL dell'IMO per quanto riguarda:

- Formulario FAL dell'IMO n. 2 «Dichiarazione di carico», in considerazione che ciò aggraverebbe l'onere amministrativo dei trasporti marittimi, invece di semplificarlo, in quanto le informazioni richieste nel formulario sono già contenute nei «manifesti di carico» utilizzati sia per scopi commerciali che amministrativi dalle navi;
- Formulario FAL dell'IMO n. 6 per le navi omologate per trasportare un numero di passeggeri superiori a 12, in quanto la normativa dettata dalla Direttiva 98/41/CE richiede maggiori e dettagliate informazioni (quali ad esempio l'eventuale necessità di cure assistenziali) non previste nel formulario IMO in oggetto, e finalizzate alla salvaguardia della vita in mare.

1.4. Approva le specifiche tecniche previste per i formulari e la necessità da parte delle competenti autorità deputate ai controlli di riconoscere la validità delle informazioni trasmesse su qualsiasi supporto leggibile, quindi anche se realizzate con tecniche di elaborazione automatica dei dati.

1.5. Concorda in merito alla procedura prevista per le eventuali modifiche degli allegati alla direttiva e dei riferimenti agli strumenti dell'IMO secondo la procedura prevista all'art. 5.

1.6. Ritiene opportuno che il termine previsto all'art. 7 per l'armonizzazione delle normative nazionali da parte degli Stati membri sia stabilito entro un anno dalla data di approvazione della direttiva.

## 2. Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali

Il Comitato delle regioni,

2.1. giudica opportuno continuare a elaborare la politica portuale basandosi su considerazioni di politica industriale e di politica dei trasporti e ispirandosi a criteri di politica commerciale e d'impresa. Vanno eliminati sia gli ostacoli all'entrata, sia i monopoli di carattere privato o pubblico che interessano, ad esempio, il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e la manutenzione.

2.2. Ritiene opportuno che venga chiarito che l'applicazione della direttiva è rivolta anche ai servizi portuali tipici che, ancorché ubicati in prossimità delle foci dei fiumi siano riconosciuti come porti marittimi.

2.3. Ritiene opportuno che venga meglio chiarito quanto espresso dal par. 5 dell'art. 6, considerato che la direttiva richiede esplicitamente agli Stati membri di garantire l'applicazione della propria legislazione sociale.

2.4. In merito alle limitazioni del numero di prestatori di servizi (art. 7), ritiene che il miglioramento dell'efficienza, della trasparenza nonché il libero accesso al mercato dei servizi portuali potrebbe essere garantito non tanto eliminando le limitazioni, ma assicurando l'accesso al mercato dei potenziali erogatori dei servizi attraverso l'applicazione delle procedure di gara, conformi ai principi in materia contenuti nel diritto comunitario.

Inoltre ritiene che la previsione di autorizzare, da parte delle competenti Autorità, almeno due prestatori di servizi per categoria di merci movimentate, possa essere di difficile attuazione e incompatibile con alcune tipologie di traffico; ciò in considerazione del fatto che a tale previsione ostano non solo ragioni di spazio o di capacità disponibile — previste in quanto condizioni sulla base delle quali è possibile attuare limitazioni delle prestazioni dei servizi — ma anche motivi di efficienza economica, dimensioni del mercato e sopravvivenza economica delle imprese. Il campo d'applicazione dei servizi tecnico-nautici va esteso agli accessi marittimi e ai fiumi che conducono ai porti. La direttiva deve inoltre consentire il raggruppamento di servizi di pilotaggio portuale, marittimo o fluviale nell'ambito di gare d'appalto. Occorre inoltre valutare attentamente i problemi connessi alla sicurezza nell'inserimento di prescrizioni riferite ai servizi tecnico-nautici (con specifico riferimento soprattutto al pilotaggio), che rivestono la qualità di servizi generali con caratteristiche del tutto peculiari anche in termini di professionalità acquisite. Proprio per garantire la sicurezza dei porti, il CdR rileva l'opportunità di escludere applicabilità dell'autoassistenza.

2.5. Ritiene che la direttiva dovrebbe chiarire se i vincoli di spazio o di capacità disponibile, di cui all'art. 7, devono risultare da una situazione di fatto oppure da previsioni da porre in essere da parte della competente autorità; occorre fornire esempi su ciò che s'intende per «circostanze eccezionali» e precisare la nozione di «categoria di merci trasportate».

2.6. Approva che i procedimenti di selezione debbano essere necessariamente improntati a criteri di trasparenza e obiettività e che i criteri di selezione siano proporzionati, non discriminatori e pertinenti. Con riferimento al par. 6 dell'art. 8 ritiene peraltro che il principio di non discriminazione contenuto nell'art. 12, par. 4, e la possibilità di esperire ricorsi prevista all'art. 13 potrebbero essere sufficienti per non prevedere la designazione da parte degli Stati membri di altra autorità alla quale affidare il compito di esperire le procedure di selezione di cui trattasi.

2.7. Ritiene troppo limitata la durata massima prevista per le autorizzazioni di cui all'art. 9. Ciò in considerazione del fatto che i tempi previsti non risultano adeguati in caso di investimenti ingenti da parte dei soggetti autorizzati. Ciò potrebbe quindi comportare la diminuzione alla propensione agli investimenti con conseguente riduzione dell'efficienza del sistema dei porti.

2.8. Rileva l'opportunità, tenuto comunque presente il principio di sussidiarietà, che la direttiva definisca la portata ed i limiti dell'autoassistenza (art. 11) e specifichi che gli Stati membri non dovranno applicare, ai fini delle autorizzazioni all'autoproduzione, norme meno restrittive rispetto a quelle applicate ai prestatori dello stesso servizio.

2.9. Considera opportuno che il regime transitorio, previsto all'art. 16, sia riesaminato ai fini di un suo prolungamento temporale, considerate le implicazioni dell'introduzione delle novità normative.

2.10. Il Comitato giudica necessario creare condizioni eque di concorrenza sia fra i porti europei sia all'interno di essi. Ciò comporta in particolare la necessità di una trasparenza finanziaria fra gli Stati membri e le imprese pubbliche e i fornitori di servizi portuali.

Il Comitato approva quindi, in linea di massima, il contenuto del documento della Commissione, con le osservazioni sopra riportate.

### 3. Documento di lavoro dei servizi della Commissione sul finanziamento pubblico e sui diritti portuali nella Comunità (Porti marittimi)

Il Comitato apprezza il documento di lavoro in oggetto, rileva comunque l'opportunità di ulteriori approfondimenti su alcuni aspetti della materia, non ritenuti sufficientemente chiari dalla stessa Commissione sulla base delle risultanze del censimento, prima di procedere alle conseguenti ed eventuali proposte normative.

#### Osservazioni generali

Il Comitato delle regioni,

sostiene tutte le misure atte allo sviluppo dei porti europei e del trasporto marittimo.

Valuta nel complesso positive le misure proposte dalla Commissione destinate a migliorare, anche attraverso la semplificazione delle procedure, il trasporto marittimo, con particolare riferimento a quello a corto raggio, in quanto atte a creare, all'interno dell'Unione europea, le condizioni per uno sviluppo sostenibile dei trasporti improntato sul trasporto intermodale e quindi sullo sviluppo del trasporto marittimo quale valida alternativa a quello terrestre.

Le implicazioni di ciò rivestono grande interesse per le regioni e gli enti locali, impegnati, quali portatori degli interessi delle collettività che rappresentano, nell'attuazione di un complessivo sviluppo sostenibile.

Raccomanda l'elaborazione di ulteriori misure idonee ad armonizzare e semplificare le procedure amministrative richieste alle navi per rendere sempre più competitivo il trasporto marittimo, anche attraverso l'utilizzo in maniera sempre più pregnante dei nuovi strumenti offerti dalla tecnologia per le modalità di trasmissione e di validazione dei documenti, prevedendo anche aiuti per la modernizzazione in tal senso del settore marittimo.

Raccomanda, nel merito della direttiva sull'accesso ai servizi portuali, la necessità che vengano effettuati gli approfondimenti richiesti nel parere sui singoli articoli e l'introduzione delle modifiche proposte dal Comitato.

Bruxelles, 20 settembre 2001.

*Il Presidente*  
*del Comitato delle regioni*  
Jos CHABERT