

Giovedì 4 settembre 2008

Politica europea dei porti

P6_TA(2008)0408

Risoluzione del Parlamento europeo del 4 settembre 2008 su una politica europea dei porti (2008/2007(INI))

(2009/C 295 E/18)

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Comunicazione su una politica europea dei porti» (COM(2007)0616),
 - vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Verso una politica marittima dell'Unione: una visione europea degli oceani e dei mari» (COM(2006)0275),
 - vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su «Verso una politica marittima dell'Unione: una visione europea degli oceani e dei mari» ⁽¹⁾,
 - vista la sua risoluzione dell'11 marzo 2008 sulla politica europea del trasporto sostenibile tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente ⁽²⁾,
 - vista la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici ⁽³⁾,
 - vista la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ⁽⁴⁾,
 - vista la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti ⁽⁵⁾,
 - vista la direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque ⁽⁶⁾,
 - visto l'articolo 299, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0308/2008),
- A. considerando che il tema dell'accesso al mercato dei servizi portuali è stato oggetto di dibattito in seno al Parlamento e che, in seguito, la Commissione ha avviato un'ampia consultazione delle parti interessate,
- B. considerando che la succitata comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti non propone misure nuove sull'accesso al mercato dei servizi portuali,
- C. considerando che la dimensione internazionale di questo settore implica una politica europea dei porti a livello comunitario che sfrutti i vantaggi comparativi geopolitici di questi ultimi,
- D. considerando l'importanza che i porti rivestono non solo per il trasporto marittimo, fluviale e intermodale in Europa, ma anche in quanto assi economici e mezzi d'integrazione della popolazione,
- E. considerando che, alla luce dei suoi obiettivi di accrescere la competitività del trasporto marittimo e fornire servizi moderni di elevata qualità, la politica europea dei porti dovrebbe promuovere i quattro principi seguenti: sicurezza, tempestività dei servizi, basso costo, rispetto per l'ambiente,

⁽¹⁾ GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 531.

⁽²⁾ Testi approvati, P6_TA(2008)0087.

⁽³⁾ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7.

⁽⁵⁾ GU L 182 del 16.7.1999, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1.

Giovedì 4 settembre 2008

- F. considerando le diverse sfide che i porti europei dovranno affrontare in futuro, in particolare per quanto concerne l'ambiente, la globalizzazione, lo sviluppo sostenibile, l'occupazione e le condizioni sociali, segnatamente in materia di sicurezza e apprendimento permanente, il finanziamento, l'accesso al mercato e l'amministrazione, nonché le misure anticoncorrenziali e discriminatorie intraprese dai paesi non appartenenti all'Unione europea nei mercati geografici di rilievo,
- G. considerando che la scarsità di territori adatti allo sviluppo di porti in Europa e la rarità e fragilità degli habitat naturali evidenziano l'importanza per il legislatore di assicurare un equilibrio e una chiarezza giuridica in relazione ai suoi obblighi ambientali, economici e sociali,
- H. considerando le notevoli differenze esistenti nel settore portuale europeo e la forte crescita attesa nei prossimi anni,
- I. considerando che l'allargamento del canale di Panama avrà un impatto che finirà probabilmente per accentuare l'attuale tendenza alla crescita delle dimensioni delle navi,
- J. considerando l'importanza che infrastrutture moderne e collegamenti efficaci con l'entroterra e le isole rivestono per i porti;
1. accoglie con favore la suddetta comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti;
 2. si compiace dell'approccio che la Commissione ha seguito nell'elaborare tale comunicazione, in particolare per quanto riguarda l'ampio processo di consultazione avviato durante la sua preparazione;
 3. accoglie con favore l'interesse che la Commissione ha riservato a strumenti giuridici non vincolanti quali la pubblicazione di orientamenti e la rimozione degli ostacoli amministrativi;
 4. ricorda l'importanza fondamentale del settore portuale nell'Unione europea sotto i profili economico, commerciale, sociale, ambientale e strategico;
 5. ritiene che il ruolo della Commissione sia importante al fine di garantire che tutti i porti europei siano in grado di sviluppare appieno il proprio potenziale;
 6. approva l'intenzione della Commissione di pubblicare orientamenti sull'applicazione della normativa ambientale comunitaria nel caso dello sviluppo dei porti e delle loro infrastrutture, dato che l'obiettivo principale è proteggere l'ambiente marino e le aree circostanti ai porti; esorta la Commissione a pubblicare tali orientamenti prima della fine del 2008;
 7. ritiene che i porti e la natura possano coesistere in modo sostenibile, dal momento che la distruzione della natura comporta spesso danni economici per altri settori quali il turismo, l'agricoltura e la pesca, e invita pertanto il Commissario per i trasporti a lavorare in stretto collegamento con il Commissario per l'ambiente per elaborare e applicare la normativa comunitaria e gli orientamenti sui porti e le questioni ambientali;
 8. ritiene che l'obiettivo di detti orientamenti debba essere quello di far fronte al problema dell'insicurezza giuridica risultante da talune direttive nel settore dell'ambiente e in questo modo di attuare efficacemente la politica ambientale, tenendo conto della specificità dei porti nell'Unione;
 9. sottolinea la necessità di coinvolgere le autorità portuali e locali nella redazione dei piani di gestione dei bacini fluviali nonché dei porti marittimi per quanto riguarda la qualità delle acque, conformemente alla direttiva 2000/60/CE;
 10. richiama l'attenzione sulla necessità che gli enti territoriali sostengano gli sforzi compiuti per ridurre le emissioni di CO₂ provocate dalle navi e dai trasporti terrestri e aerei, attuando piani di gestione della qualità dell'aria e conformandosi alla Convenzione Marpol e alla direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente ⁽¹⁾;
 11. sottolinea la necessità di sviluppare una politica europea integrata che rafforzi la competitività regionale e la coesione territoriale tenendo conto di aspetti sociali, ambientali, economici e di sicurezza sull'insieme del territorio, attraverso la creazione di partenariati interistituzionali, intersettoriali e multiterritoriali;

(1) GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

Giovedì 4 settembre 2008

12. rileva che la Commissione è preoccupata per la distribuzione dei flussi di traffico in Europa e richiama l'attenzione sulla diversità esistente nel settore portuale e sulla crescita dei porti di piccole e medie dimensioni in Europa; ritiene inoltre che la Commissione dovrebbe tener conto dei grandi cambiamenti che si verificheranno nel traffico marittimo internazionale in seguito allo sviluppo tecnologico ed economico, all'allargamento del canale di Panama e all'aumento della grandezza e della capacità delle navi, che avranno senza dubbio un impatto rilevante sul settore;

13. richiama l'attenzione sulla dimensione territoriale dello sviluppo dei porti europei, in particolare sulla necessità di una cooperazione e coordinamento transfrontalieri tra le regioni portuali limitrofe; sottolinea l'importanza della politica europea di vicinato e della strategia regionale per il Mediterraneo, il Mar Baltico e il Mar Nero; si compiace della proposta della Commissione di compilare un inventario dei problemi riscontrati fra i porti dell'Unione europea e quelli degli Stati limitrofi;

14. invita la Commissione a monitorare sistematicamente lo sviluppo di nuove tecnologie e metodologie di gestione impiegate a livello internazionale nei porti e nei servizi portuali, nei terminal per il trasporto di merci, di passeggeri e per il trasporto terrestre, al fine di promuovere politiche e iniziative per sviluppare i porti comunitari e migliorarne l'efficienza e la produttività, a beneficio degli stessi e degli utenti;

15. è dell'avviso che i cambiamenti tecnologici necessari per consentire ai porti intermedi di far fronte alle sfide di un maggior volume di traffico avranno importanti conseguenze finanziarie per le regioni interessate; ritiene che tali regioni dovrebbero poter utilizzare a tal fine i fondi strutturali, specialmente per finanziare l'acquisizione di impianti tecnologici avanzati, creare posti di lavoro in settori innovativi e riabilitare le zone urbane liberate dal trasferimento delle attività portuali all'esterno delle città;

16. è del parere che la certezza giuridica del quadro normativo comunitario nel campo marittimo, derivante dal quadro normativo internazionale, dipenda da una rapida approvazione del pacchetto marittimo Erika III;

17. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere la cooperazione fra i porti europei; sottolinea in tale contesto il ruolo che i porti svolgono sul piano dell'economia regionale del loro entroterra; a questo proposito rileva che lo sviluppo armonioso dei porti è un elemento chiave della politica marittima integrata dell'Unione;

18. sottolinea il ruolo sociale e culturale dei porti per la popolazione dell'entroterra e ritiene essenziale sensibilizzare il pubblico sull'importanza dei porti come mezzi di sviluppo;

19. è dell'avviso che il trasporto marittimo e fluviale non possano essere considerati separatamente dal trasporto terrestre e aereo e che il legame con l'entroterra rivesta enorme importanza per il successo commerciale di un porto e che sia pertanto necessario stabilire l'interconnessione fra i porti, le piattaforme logistiche interne e gli «interporti»; in questo senso ritiene altresì che sarebbe auspicabile una partecipazione co-modale dei porti per quanto riguarda la rete transeuropea dei trasporti (RTE-T) e i futuri corridoi verdi comunitari per assicurare un migliore utilizzo delle capacità di trasporto nei settori del cabotaggio e del trasporto fluviale, nonché il loro collegamento con modi di trasporto terrestre e aereo, in modo da assicurare una politica dei trasporti coerente ed efficace;

20. sostiene pertanto l'intenzione della Commissione di valutare lo stato dei collegamenti dei porti con l'entroterra, le necessità in materia e le loro incidenze sull'equilibrio dei flussi di traffico, in occasione del riesame intermedio della RTE-T nel 2010 ⁽¹⁾;

21. ritiene che uno degli obiettivi del riesame intermedio della RTE-T nel 2010 debba essere quello di integrare il trasporto marittimo e fluviale al trasporto terrestre attraverso i porti europei;

22. invita le autorità regionali interessate ad attuare una politica dei trasporti più orientata al multimodale che consenta lo sviluppo del trasporto per ferrovia e per vie navigabili, parallelamente a quello autostradale, nonché l'effettiva connessione delle zone portuali con la RTE-T e un più efficace collegamento dei porti con l'entroterra, in particolare attraverso l'utilizzo della ferrovia e delle vie marittime interne;

⁽¹⁾ Cfr. articolo 19 del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).

Giovedì 4 settembre 2008

23. constata che i porti europei entrano in concorrenza con quelli di paesi terzi che non sono soggetti alle stesse regole applicabili ai porti dell'Unione europea e devono inoltre far fronte a politiche economiche discriminatorie (ad esempio politiche tariffarie discriminatorie) attuate dai paesi confinanti con l'Unione;
24. invita la Commissione a riesaminare le questioni di sicurezza portuale e a tenere presente il maggiore costo relativo alla competitività dei porti comunitari;
25. apprezza l'intenzione della Commissione di compilare un inventario dei problemi incontrati in tale ambito dai porti europei e invita la Commissione ad esaminare la possibilità di creare un registro per affrontare in modo specifico i problemi derivanti dalla concorrenza con i porti non appartenenti all'Unione europea, nonché le misure anticoncorrenziali e discriminatorie intraprese dai paesi confinanti con l'Unione europea;
26. sottolinea la necessità di sviluppare la cooperazione con i paesi terzi al fine di preparare e presentare programmi per lo sviluppo, il coordinamento e il trasferimento delle conoscenze fra i porti limitrofi;
27. è dell'avviso che la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di istituire un programma comunitario sul rinnovo delle navi da trasporto, in particolare di quelle destinate al cabotaggio e al trasporto fluviale;
28. ritiene che le nuove tecnologie, e specialmente l'informatica, siano elementi cruciali che consentono ai porti europei, già soggetti a pressioni dovute alla concorrenza con porti di paesi terzi ma anche, per alcuni porti, alla mancanza di spazio per svilupparsi, di accrescere la loro efficienza e redditività;
29. esorta la Commissione e gli Stati membri ad accelerare, attraverso gli organismi idonei, l'applicazione di sistemi di pilotaggio a distanza al fine di aumentare l'efficienza e la sicurezza della gestione del traffico nei porti così come nelle aree di rada;
30. incoraggia la Commissione a portare avanti la ricerca e l'innovazione in questi settori mediante programmi quadro dell'Unione e invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la ricerca nel settore della sicurezza, allo scopo di ridurre per quanto possibile il numero di incidenti, in quello della logistica, al fine di migliorare l'utilizzazione dello spazio nei porti, e nel settore dell'ambiente, in modo da ridurre le emissioni di CO₂ e l'inquinamento provocato dai rifiuti;
31. invita la Commissione e gli Stati membri ad appoggiare le proposte presentate all'Organizzazione marittima internazionale per sostituire l'attuale carburante con il diesel entro il 2020, nonché la possibilità di includere il settore marittimo nel sistema di scambio delle quote di emissioni;
32. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere attivamente il continuo miglioramento della flotta del servizio di ricerca e salvataggio («Search and Rescue»— SAR) e delle altre funzionalità SAR nei porti, ai sensi delle convenzioni SOLAS (salvaguardia della vita umana in mare) e SAR, e a rafforzare ulteriormente la cooperazione fra i centri di coordinamento del soccorso marittimo;
33. ritiene che sia necessario sviluppare ulteriormente i programmi «nave pulita» e «porto pulito»;
34. chiede alla Commissione e al settore in questione di incoraggiare le compagnie marittime a ridurre il numero di container trasportati a vuoto e ad utilizzare appieno tale capacità e di sostenere le iniziative che perseguono tale obiettivo (ad esempio mediante programmi di ricerca), tenendo conto delle esigenze specifiche e reali dei clienti e riducendo l'impatto ambientale;
35. si compiace dell'intenzione della Commissione di presentare una proposta legislativa sulla creazione di uno spazio europeo del trasporto marittimo senza barriere e ritiene che tale proposta debba mirare a garantire un'equa concorrenza fra il trasporto marittimo e il trasporto terrestre nell'Unione;
36. raccomanda quindi che le merci sdoganate per la Comunità siano esentate da qualsiasi controllo doganale nel trasporto marittimo a corto raggio nella Comunità e che, per quanto possibile, vengano create zone portuali separate per il traffico intracomunitario e quello internazionale e si proceda alla semplificazione del trasporto interno, alla standardizzazione e all'identificazione di container speciali;
37. invita la Commissione a rivedere e migliorare le politiche per lo sviluppo e il sostegno del trasporto marittimo a corto raggio;

Giovedì 4 settembre 2008

38. invita la Commissione ad esaminare la possibilità di prevedere un documento di trasporto unico per i container nella Comunità, in modo da semplificare le procedure amministrative;
39. invita la Commissione ad effettuare uno studio sui fondi assegnati dai poteri pubblici ai porti mercantili europei allo scopo di individuare eventuali distorsioni della concorrenza e a precisare negli orientamenti sugli aiuti di Stato quali tipi di aiuto forniti alle autorità portuali debbano considerarsi aiuti di Stato; ritiene che gli eventuali investimenti delle autorità pubbliche nello sviluppo dei porti non dovrebbero essere considerati aiuti di Stato qualora siano direttamente destinati a miglioramenti sul piano ambientale o alla riduzione della congestione e alla diminuzione del trasporto stradale di merci, soprattutto se ritenuti essenziali per garantire la coesione sociale, economica e territoriale (p. es. per le isole), a meno che non sia un singolo utente od operatore a beneficiarne;
40. esorta la Commissione a pubblicare orientamenti sugli aiuti di Stato a favore dei porti nel 2008 e ritiene che tali orientamenti dovrebbero trattare delle aree portuali in quanto tali, apportando una distinzione fra infrastrutture di accesso e di protezione e infrastrutture e sovrastrutture legate al progetto, senza fare distinzione fra le varie categorie di porto;
41. approva l'estensione degli obblighi in materia di trasparenza enunciati dalla direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese ⁽¹⁾, ma invita la Commissione a prendere in considerazione una soglia minima ridotta di entrate annuali piuttosto che un obbligo assoluto;
42. prende atto, in particolare, dell'analisi fatta dalla Commissione sulle concessioni portuali e invita la Commissione a tener conto dell'importanza che un certo grado di flessibilità in questo ambito riveste per le autorità portuali, segnatamente per quanto riguarda il rinnovo delle concessioni legate a grandi investimenti, ma è dell'avviso che tale flessibilità non debba essere usata per impedire la concorrenza all'interno dei porti;
43. ritiene che sia estremamente importante mantenere un equilibrio fra la libera prestazione dei servizi e le richieste specifiche dei porti, pur sottolineando la necessità di cooperazione fra i settori pubblico e privato al fine del loro ammodernamento;
44. incoraggia il ricorso ai programmi di cooperazione territoriale europea della politica di coesione e ai programmi di cooperazione della politica di prossimità e di allargamento dell'UE, come pure l'attuazione per quanto possibile da parte della Commissione, degli Stati membri e delle autorità regionali interessate di una strategia transfrontaliera di utilizzo delle capacità esistenti nel contesto del cofinanziamento delle infrastrutture portuali;
45. sostiene fermamente il ruolo dei porti gestiti da trust a livello locale e senza fini di lucro ed esorta le autorità locali, regionali, nazionali e comunitarie a intraprendere azioni per impedirne il disfacimento, dato che i benefici che apportano alle comunità limitrofe a livello sociale, ricreativo e turistico vanno oltre la loro originaria funzione economica;
46. desidera vivamente ricordare che, nel quadro di una riflessione esauriente sull'Europa e la sua politica marittima, l'Europa del diporto svolge un ruolo importante in termini di sviluppo economico locale, poiché i porti turistici sono non solo una vetrina verso l'entroterra e uno strumento turistico forte che va nel senso di una scoperta del porto e dei suoi dintorni, ma anche un servizio di approvvigionamento essenziale per gli esercizi commerciali di prossimità;
47. si compiace dell'accento posto sul dialogo nel settore portuale; incoraggia la creazione di un comitato europeo del dialogo sociale e ritiene che esso dovrebbe occuparsi di argomenti legati ai porti, compresi i diritti dei lavoratori, le concessioni e la convenzione n. 152 dell'Organizzazione internazionale del lavoro del 1979 sulla sicurezza e l'igiene negli impianti portuali;
48. sottolinea l'importanza di assicurare e mantenere il livello più alto possibile di formazione per i lavoratori portuali; sostiene la volontà della Commissione di fornire ai lavoratori portuali una qualifica di base reciprocamente riconosciuta per favorire la flessibilità nel settore; a tale proposito, quale primo passo, ritiene che dovrebbe essere effettuato un raffronto fra i diversi sistemi esistenti di qualifica professionale dei lavoratori portuali; ritiene tuttavia che tale qualifica di base non debba avere l'effetto di abbassare il livello medio di qualifica dei lavoratori portuali in uno Stato membro;

(1) GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17.

Giovedì 4 settembre 2008

49. propone che il futuro comitato del dialogo sociale tratti, insieme alle parti sociali, le questioni delle qualifiche professionali e della formazione permanente;
50. incoraggia la Commissione a promuovere lo scambio di buone pratiche nel settore portuale in generale e, in particolare, per quanto concerne l'innovazione e la formazione dei lavoratori al fine di migliorare la qualità dei servizi e la competitività e richiamare maggiori investimenti;
51. accoglie con favore l'introduzione della Giornata marittima europea, il 20 maggio, e in particolare è favorevole a indire una giornata «porte aperte», che potrebbe consentire al pubblico di comprendere meglio il lavoro e l'importanza del settore portuale;
52. esorta la Commissione, in linea con la risoluzione del Parlamento dell'8 maggio 2008 sul Consiglio economico transatlantico ⁽¹⁾, a proseguire gli sforzi affinché la normativa statunitense che prevede di sottoporre a scansione tutti i container destinati al loro territorio sia modificata in modo da garantire una cooperazione fondata sul riconoscimento reciproco degli «operatori economici autorizzati» e delle norme di sicurezza approvate dall'Organizzazione mondiale delle dogane (C-TPAT, quadro normativo SAFE); invita la Commissione a calcolare il costo potenziale per le imprese e l'economia comunitaria della decisione relativa alla scansione della totalità dei container marittimi diretti verso gli Stati Uniti, nonché il suo impatto potenziale sulle operazioni doganali;
53. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

⁽¹⁾ Testi approvati, P6_TA(2008)0192.

Trasporto di merci in Europa

P6_TA(2008)0409

Risoluzione del Parlamento europeo del 4 settembre 2008 sul trasporto di merci in Europa (2008/2008(INI))

(2009/C 295 E/19)

Il Parlamento europeo,

- viste le comunicazioni della Commissione «L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa» (COM(2007)0606), «Piano di azione per la logistica del trasporto merci» (COM(2007)0607), «Verso una rete ferroviaria a priorità merci» (COM(2007)0608) e «Contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie» (COM(2008)0054),
- vista la comunicazione della Commissione «La logistica delle merci in Europa — la chiave per una mobilità sostenibile» (COM(2006)0336),
- vista la comunicazione della Commissione sulla realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
- viste le conclusioni del Consiglio del 29-30 novembre e del 3 dicembre 2007 sulla comunicazione della Commissione «Piano di azione per la logistica del trasporto merci» e del 7 aprile 2008 sulla comunicazione della Commissione «Verso una rete ferroviaria a priorità merci»,
- visto il Libro Verde della Commissione «Verso una nuova cultura della mobilità urbana» (COM(2007)0551),
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa — la chiave per una mobilità sostenibile ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.