

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**
N. **334**

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 1999

Risoluzione
sul Libro Verde della Commissione sui porti
e sulle infrastrutture marittime

Annunziata il 1° marzo 1999

IL PARLAMENTO EUROPEO,

visto il Libro Verde della Commissione
[COM(97)0678 - C4-0022/980],

vista la sua risoluzione dell'11 marzo
1994 su una politica comune sulla sicu-
rezza dei mari (1),

vista la sua risoluzione dell'8 giugno
1996 sulla comunicazione della Commis-
sione concernente lo sviluppo del trasporto

marittimo a corto raggio in Europa – Sfide
e prospettive (2),

vista la decisione n. 1692/96 CE del
Parlamento europeo e del Consiglio in data
23 luglio 1996 sugli orientamenti comuni-
tari per lo sviluppo della rete transeuropea
dei trasporti (3),

vista la propria risoluzione del 13
marzo 1997 sulla comunicazione della
Commissione « Costruire il futuro dell'in-
dustria marittima europea – Contributo

(1) *G.U.* C 91 del 28 marzo 1994, pag. 301.

(2) *G.U.* C 198 dell'8 luglio 1996, pag. 44.

(3) *G.U.* C 228 del 9 settembre 1996, pag. 1.

alla competitività dell'industria marittima » (4),

vista la sua risoluzione del 24 aprile 1997 sulla comunicazione della Commissione « Verso una nuova strategia marittima » (5),

visti i risultati della Conferenza organizzata il 7 e 8 maggio 1998 a Barcellona dalla Commissione sulle prospettive future dei porti marittimi europei,

visto il Libro Bianco della Commissione sull'equa ripartizione dei costi nel settore dei trasporti: un progetto modulato in merito ad un quadro comunitario per la riscossione delle imposte nel settore delle infrastrutture dell'UE [COM(98)0466],

visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo nonché i pareri della commissione per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'energia e della commissione per la politica regionale (A4-0375/98),

A. considerando che, sebbene sia generalmente riconosciuto che una definizione precisa di porto è difficile da elaborare, i porti marittimi possono essere innanzitutto definiti come aree commerciali nei pressi di acque di profondità che vi consentono l'accesso di navi, in cui si trovano alcune o molte imprese portuali, che dispongono, oltre alle consuete infrastrutture stradali e ferroviarie, anche di una particolare infrastruttura portuale lungo il mare e che sono soggette al controllo o alla gestione da parte di un'amministrazione portuale, statale o privata,

B. considerando che i porti marittimi, in quanto nodo intermodale tra i vettori marittimi e quelli terrestri servono in primo luogo alla movimentazione dei carichi, al magazzinaggio e alla distribuzione di merci — perlopiù come anello di catene logistiche — sia per il commercio interno

che per quello esterno nonché al trasporto di passeggeri sia nell'ambito di uno Stato membro che tra Stati membri così come al collegamento con paesi terzi,

C. considerando che le regolamentazioni sui porti marittimi, vista la loro ubicazione e le loro funzioni oggettive, rientrano nella sfera di competenza della Comunità e cioè nell'ambito della politica comune dei trasporti a norma dell'articolo 74 e seguenti del trattato CE, della rete transeuropea dei trasporti a norma dell'articolo 129 D e seguenti del trattato CE nonché nell'ambito delle competenze generali come per esempio il diritto di stabilimento e di prestazione di servizi a norma degli articoli 52 e seguenti e 59 e seguenti del trattato CE così come del diritto in materia di concorrenza e aiuti a norma degli articoli 85 e seguenti e 92 e seguenti del trattato CE,

D. considerando che le regolamentazioni sui porti marittimi devono richiamarsi sempre al principio di sussidiarietà a norma dell'articolo 3 B del trattato CE a causa delle notevoli differenze esistenti nelle posizioni geografiche e topografiche, nelle strutture di proprietà, nelle strutture istituzionali e organizzative, nelle modalità di funzionamento e nell'importanza per la Comunità e per gli Stati membri,

E. considerando quindi che la Comunità europea dovrebbe portare avanti e realizzare gradualmente solo una politica europea in materia di porti marittimi che sia oggettivamente limitata ma efficace e che tale politica dovrebbe essere volta in particolare a realizzare condizioni di concorrenza equa e promuovere il rafforzamento della posizione europea a livello mondiale,

F. considerando che il Libro Verde costituisce una valida base per una discussione a livello comunitario sulle modalità con cui raggiungere una maggiore trasparenza nelle condizioni concorrenziali tra i porti marittimi e nell'ambito degli stessi e su come eliminare rapidamente le distor-

(4) G.U. C 115 del 14 aprile 1997, pag. 147.

(5) G.U. C 150 del 19 maggio 1997, pag. 52.

sioni della concorrenza esistenti a livello comunitario; che su tale base è opportuno procedere ad un inventario esaustivo delle strutture dei porti marittimi e degli aiuti di cui beneficiano come base di partenza per ulteriori misure,

G. considerando che condivide gli ulteriori obiettivi della Commissione secondo cui la Comunità dovrebbe sostenere i porti marittimi nel loro impegno a rafforzare le capacità produttive e concorrenziali, anche rispetto ai porti marittimi di altri continenti, nonché a promuovere una loro migliore integrazione nelle reti di trasporti transeuropee, tenendo conto in misura crescente dell'integrazione nelle reti dei porti marittimi dei paesi candidati,

H. considerando che per una mobilità sostenibile nel tempo è opportuno che il trasporto comunitario su strada venga alleggerito attraverso il ricorso ai trasporti marittimi, ai trasporti marittimi a corto raggio, a quelli fluviali e per vie navigabili interne e per ferrovia, e che pertanto la Comunità dovrebbe potenziare uno sviluppo decentrato che si irradia dalla periferia del suo territorio attraverso porti marittimi produttivi e concorrenziali mediante procedure amministrative e doganali semplici ed efficienti e il rapido potenziamento dei collegamenti con l'*hinterland*,

I. considerando che il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei porti marittimi nonché una cooperazione su base volontaria tra i porti e/o le imprese portuali potrebbero fornire nel contempo un contributo globale al potenziamento delle zone periferiche e delle regioni marittime della Comunità nonché alla promozione della coesione sociale, di un assetto territoriale e di condizioni ambientali equilibrate; considerando inoltre che le azioni comunitarie di incentivazione destinate ai singoli porti dovrebbero venir realizzate nella misura in cui non compromettano un'equa e trasparente concorrenza tra i porti marittimi della Comunità e all'interno degli stessi,

J. considerando che per lo sviluppo dei porti europei e per la loro integrazione nella rete transeuropea dei trasporti si dovrebbero prevedere valutazioni strategiche dell'impatto ambientale in modo da assicurare, tra l'altro, che le infrastrutture portuali esistenti possano venir utilizzate nel modo più efficiente possibile, ad esempio, con l'impiego di nuove tecnologie,

K. considerando che le norme di sicurezza ed ambiente relative ai porti andrebbero armonizzate ad un livello sufficientemente alto per uno sviluppo sostenibile e che si dovrebbe procedere ad un rigido controllo quanto all'applicazione delle Convenzioni IMO e OIL nei porti europei,

1. invita la Commissione a presentare senza indugio, ai fini della trasparenza delle condizioni concorrenziali tra i porti marittimi comunitari e all'interno degli stessi, uno studio sulle strutture dei porti marittimi specificando — anche dal punto di vista dei costi e dei finanziamenti — le distinzioni tra amministrazione portuale, infrastrutture portuali e imprese portuali —, eventualmente procedendo in una prima fase a trattare solo dei porti marittimi con un volume annuo di movimentazione dei carichi di almeno 10 milioni di tonnellate di merci —; invita la Commissione, qualora non dovesse essere possibile un'esaustiva raccolta di dati presso gli Stati membri e i porti marittimi su base volontaria, a presentare una proposta concernente una direttiva specifica sulla trasparenza a livello di porti marittimi richiamandosi anche alla direttiva ferroviaria 91/440/CEE;

2. invita inoltre la Commissione ad applicare allo stesso modo e con efficacia il controllo sugli aiuti e la concorrenza per quanto riguarda tutti i porti marittimi e le imprese portuali nonché a presentare senza indugio — e non appena nel 2001 — un progetto in merito a direttive della Commissione, chiare e limitate all'essenziale, per quanto concerne il controllo degli aiuti e della concorrenza nei porti ma-

rittimi e a consultare, prima di prendere una decisione definitiva al riguardo, il Parlamento e il Consiglio;

3. raccomanda alla Commissione di procedere alla valutazione del finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali e del trasporto marittimo sulla base delle seguenti tre categorie:

a) le misure pubbliche in materia di infrastruttura dei trasporti (cioè accessibili a tutti gli utenti),

b) le misure nel settore delle infrastrutture portuali connesse con le imprese,

c) le misure nel settore delle sovrastrutture portuali connesse con le imprese;

4. raccomanda alla Commissione di trattare il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali e dei trasporti marittimi conformemente alle categorie di cui al paragrafo 3, nel modo seguente:

a) le misure pubbliche relative alle infrastrutture portuali non costituiscono aiuti statali ai sensi dell'articolo 92 del trattato CE,

b) le misure relative alle infrastrutture portuali connesse con le imprese, nel caso vengano rifinanziate per un importo in funzione dei costi non costituiscono aiuti statali, e altrimenti sono soggette alle disposizioni in materia di notifica, controllo e divieto previste dal diritto in materia di aiuti,

c) le azioni relative alle sovrastrutture portuali connesse con le imprese sono comunque soggette alle disposizioni in materia di notifica, controllo e divieto previste dalla normativa sugli aiuti, cioè il loro finanziamento pubblico è escluso in via di principio, salvo nei casi in cui si tratti di porti o imprese portuali pubbliche operanti conformemente al principio della partecipazione al mercato ovvero sussistano le condizioni di deroga previste all'articolo 92 paragrafi 2 e 3 del trattato CE, fermo restando che non deve venir compromessa l'equa e trasparente

concorrenza tra i porti marittimi della Comunità e all'interno degli stessi;

5. ritiene che gli aiuti di gestione alle imprese portuali non siano ammissibili;

6. è decisamente dell'avviso che i parametri di comportamento definiti ai paragrafi 4 e 5 costituiscano nel contempo i limiti per il finanziamento statale e comunitario da destinare ai porti marittimi nell'ambito dei fondi strutturali e del fondo di coesione e delle pertinenti direttive della Commissione; concorda pertanto con la Commissione nel ritenere che occorra stabilire un equilibrio fra gli obiettivi della politica regionale e l'esigenza di evitare inopportune distorsioni della concorrenza fra i vari porti;

7. respinge quindi al momento attuale — in particolare in relazione al rispetto prioritario dei requisiti previsti ai paragrafi 1 e 2 — l'adozione di un quadro comunitario, una direttiva in materia di tasse sulle infrastrutture portuali nonché di un quadro comunitario, una direttiva sulle tasse portuali e/o addirittura sui prezzi di terminale e si attende che la Commissione si adoperi affinché le strutture del finanziamento delle infrastrutture e la relativa imputazione dei costi negli Stati membri si inseriscano in un contesto di concorrenza equa;

8. non ritiene necessaria una normativa comunitaria sulla struttura organizzativa e sull'accesso al mercato per i servizi portuali — in ogni caso non in questo momento —; invita invece la Commissione a garantire, nell'ambito delle sue competenze attuali su una base di trasparenza, di obblighi di servizio pubblico non discriminatori e di elevate norme di sicurezza, l'accesso al mercato per nuove imprese portuali in tutti i porti marittimi della Comunità;

9. invita la Commissione, per quanto concerne i servizi marittimi, come in particolare i servizi di pilotaggio, traino e ormeggio, nel caso in cui non sia pos-

sibile alcuna apertura per motivi inerenti alla domanda o per ragioni di sicurezza, ad applicare rigidamente il suo controllo sui vari singoli offerenti nonché, nel caso che sia oggettivamente possibile una liberalizzazione dell'accesso al mercato, a realizzare l'apertura dell'accesso del mercato nell'ambito delle sue attuali competenze fermo restando che devono essere previsti obblighi identici o equivalenti a carico dei vari offerenti di servizi marittimi e, qualora ciò non abbia risultati positivi, a presentare una proposta con-

cernente una direttiva sull'accesso al mercato per i servizi marittimi;

10. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle regioni e ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

GEORGIOS ANASTASSOPOULOS
Vicepresidente