



Bruxelles, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD) C7-0144/13

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la
trasparenza finanziaria dei porti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1 Contesto

L'Europa è una delle regioni con la maggiore densità di porti a livello mondiale. Allo stesso tempo il settore portuale è molto eterogeneo e caratterizzato da una grande diversità per quanto riguarda tipologia e organizzazione. Il presente regolamento rispetta tale diversità e non ha l'obiettivo di proporre un modello uniforme per i porti.

Lungo i 70 000 km di coste dell'Unione operano più di 1 200 porti marittimi commerciali. Nel 2011 sono transitate per i porti europei circa 3,7 miliardi di tonnellate di merci (più di 60 000 scali di mercantili nei porti).

Se, da un lato, l'Unione europea è fortemente dipendente dai suoi porti per gli scambi commerciali con il resto del mondo, tali porti svolgono dall'altro un ruolo fondamentale per il suo mercato interno. Il trasporto marittimo di corto raggio rappresenta il 60% delle tonnellate che transitano per i porti dell'UE. I porti marittimi costituiscono punti nodali fondamentali della catena di trasporto intermodale dell'UE che utilizza il trasporto marittimo di corto raggio come alternativa alle arterie di trasporto terrestre congestionate, oltre che per collegare zone periferiche o insulari.

Per quanto concerne il trasporto passeggeri, nei porti dell'UE sono transitati nel 2011 385 milioni di passeggeri marittimi.

Le attività dei porti contribuiscono direttamente all'occupazione, agli investimenti interni e alla crescita del PIL. Attualmente 2 200 operatori portuali impiegano circa 110 000 lavoratori. In totale i porti rappresentano fino a 3 milioni di posti di lavoro (diretti e indiretti) nei 22 Stati membri che dispongono di uno sbocco sul mare e costituiscono una fonte significativa di gettito fiscale per le autorità locali, regionali e nazionali.

Il 96% di tutte le merci e il 93% di tutti i passeggeri che transitano per i porti dell'UE utilizzano i 319 porti marittimi indicati nella proposta della Commissione sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T)¹.

1.2 Sfide

Mentre la necessità di sviluppare collegamenti con l'entroterra è chiaramente indicata come una delle sfide principali e costituisce già parte integrante della strategia TEN-T, altri problemi di importanza fondamentale per i porti TEN-T sono tuttora irrisolti. In primo luogo vi è il fatto che non tutti i porti TEN-T offrono gli stessi servizi di livello elevato. In secondo luogo l'attuale quadro di governance dei porti non è in tutti i casi sufficientemente attraente per gli investitori. Nel complesso vi sono cinque categorie di problemi specifici:

1.2.1 Servizi e operazioni portuali non ottimali in alcuni porti marittimi della TEN-T

L'efficienza dei servizi portuali è un fattore cruciale per il funzionamento dei porti marittimi della TEN-T. La Commissione, in collaborazione con il settore portuale, ha individuato tre aspetti che possono incidere negativamente sull'organizzazione ottimale dei servizi portuali: 1) molti dei servizi portuali sono soggetti a una debole pressione concorrenziale a causa di restrizioni di accesso al mercato; 2) situazioni di monopolio o oligopolio, benché giustificate in una serie di circostanze, possono determinare abusi di mercato e 3) in alcuni porti gli utenti

¹ COM(2011) 650 definitivo/2. Il numero definitivo dei porti TEN-T dipenderà dall'esito della procedura legislativa in corso.

devono fare i conti con oneri amministrativi eccessivi causati da una mancanza di coordinamento all'interno dei porti.

1.2.2 I quadri di governance dei porti non sono sufficientemente attraenti per attirare investimenti in tutti i porti marittimi della TEN-T

Gli investimenti richiesti per adeguare le capacità portuali a esigenze in mutamento sono possibili solo in presenza di una strategia e un quadro normativo stabili atti a ridurre le incertezze a livello economico e a garantire condizioni eque di concorrenza. Questo, tuttavia, non sembra avvenire in tutti i porti della TEN-T. Ciò si spiega alla luce di diversi fattori: a) le incertezze a livello giuridico create dalle restrizioni di mercato sopra accennate e b) la necessità di una migliore pianificazione dell'infrastruttura che può essere realizzata mediante norme TEN-T più rigorose.

Ma altri due aspetti fondamentali spiegano l'attuale clima generalmente poco attraente per gli investimenti in diversi porti della TEN-T: 4) relazioni finanziarie poco trasparenti tra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali e 5) la scarsa autonomia di cui dispongono i porti per determinare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i collegamenti poco trasparenti ai costi di accesso alle infrastrutture portuali.

1.3 Obiettivo

L'obiettivo è contribuire a un funzionamento più efficiente, interconnesso e sostenibile della TEN-T, definendo un quadro che permetta di migliorare l'efficienza di tutti i porti e li aiuti ad affrontare i cambiamenti dei requisiti nei settori della logistica e dei trasporti. I porti della TEN-T devono facilitare lo sviluppo del trasporto marittimo di corto raggio come parte delle rotte intermodali, contribuendo così al trasporto sostenibile, uno degli obiettivi principali del Libro bianco sui trasporti, e alla strategia UE 2020 per una crescita efficiente sotto il profilo delle risorse che stimolerà la crescita degli scambi commerciali e del trasporto di merci.

La presente iniziativa garantisce un intervento equilibrato tra azione legislativa e approccio graduale, quale esemplificato dal dialogo sociale. Essa è il risultato di un'intensa e pertinente consultazione delle parti interessate che ha consentito di orientare il regolamento verso misure con elevato valore aggiunto UE. Il presente regolamento eviterà di imporre oneri aggiuntivi ai porti che già funzionano bene, creando al contempo le condizioni per consentire agli altri porti di affrontare i loro problemi strutturali.

1.4 Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione europea

La proposta si iscrive nella strategia annunciata dalla Commissione nel libro bianco sui trasporti (2011) ed era stata esplicitamente preannunciata nelle voci sullo spazio unico europeo dei trasporti e sull'accesso di mercato ai porti. Il Libro bianco sottolinea con chiarezza l'intenzione della Commissione di rivedere le restrizioni alla fornitura di servizi portuali e di migliorare la trasparenza sul finanziamento dei porti, chiarendo la destinazione dei fondi pubblici alle differenti attività portuali allo scopo di evitare qualsiasi distorsione della concorrenza. La proposta costituisce inoltre una delle azioni principali dell'atto per il mercato unico II e contribuirà al completamento del mercato unico europeo.

La proposta integra e completa politiche già in atto o proposte già formulate: le proposte di orientamenti per la rete di trasporto transeuropea e il meccanismo per collegare l'Europa che fornisce un quadro per sostenere lo sviluppo di collegamenti con l'entroterra dei porti, la proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, che si applica ai contratti di concessione nei porti e i lavori preparatori dell'iniziativa "cintura blu", che mira a semplificare le procedure doganali applicabili alle merci dell'UE trasportate da navi che fanno scalo nei porti dell'Unione europea.

La proposta si applica a tutti i porti della TEN-T, in quanto per loro natura essi svolgono un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché facilitano gli scambi tra Stati membri, sia perché consentono di migliorare l'accessibilità a livello regionale delle isole o delle zone periferiche. Si deve tuttavia sottolineare che i principi di non discriminazione e di libertà di stabilimento, sanciti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e la normativa sulla concorrenza si applicano anche agli altri porti che, per quanto non inclusi nella rete transeuropea, possono svolgere un ruolo importante a livello locale o per settori diversi da quello dei trasporti, quale la pesca o il turismo. Gli Stati membri possono comunque decidere di applicare a tali porti le disposizioni del regolamento qui proposto.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

2.1 Consultazione delle parti interessate

La DG MOVE ha intrattenuto contatti regolari con le amministrazioni nazionali competenti in materia di porti (ministeri dei trasporti). Ha organizzato riunioni con le principali associazioni industriali del settore portuale, quali: autorità portuali (ESPO), operatori portuali privati (FEPORT), porti interni (EFIP), armatori (ECSA), piloti (EMPA), proprietari e operatori di rimorchiatori (ETA), ormeggiatori (EBA), agenti marittimi (ECASBA), spedizionieri (ESC), imprese di dragaggio (EuDA) e operatori del settore della logistica (CLECAT). La DG MOVE ha inoltre organizzato riunioni con i due principali sindacati dei lavoratori portuali, l'organizzazione mondiale dei lavoratori portuali (IDC) e la sezione "lavoratori portuali" della federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Non è stato possibile consultare un comitato di dialogo sociale settoriale, che è attualmente in via di istituzione.

Il lavoro preparatorio si è fondato su uno studio economico relativo alla qualità ed efficienza dei porti europei (PwC), che ha tenuto conto di un ampio lavoro di ricerca sull'economia dei trasporti, i porti e la logistica e si è avvalso di un'intensa consultazione di esperti del settore e della ricerca.

Le parti interessate sono state ampiamente consultate mediante due sondaggi online e nell'ambito di una conferenza di due giorni aperta alle parti interessate, che si è tenuta a Bruxelles il 25 e 26 settembre 2012. Infine, il 18 gennaio 2013 si è tenuta un'audizione pubblica mirata, nel corso della quale sono stati illustrati i problemi fondamentali e discusse le opzioni strategiche e il loro possibile impatto. I principali risultati del processo di consultazione (2012-2013) possono essere sintetizzati come segue:

- tutte le parti interessate hanno sottolineato la necessità di creare nell'UE condizioni di concorrenza stabili ed eque a livello sia interportuale (concorrenza tra i porti), sia intraportuale (concorrenza tra prestatori degli stessi servizi portuali all'interno di un porto); una priorità per tutte le parti interessate è la certezza del diritto e un contesto economico adeguato in cui gli oneri amministrativi siano ridotti al minimo;
- una fonte di preoccupazione riguarda la concorrenza sleale tra porti a causa delle pratiche di finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali. Gli Stati membri e le autorità portuali richiedono un controllo rigoroso degli aiuti di Stato;
- una porzione significativa degli utenti dei servizi portuali, degli spedizionieri e delle società di export-import ritiene che i servizi portuali in molti porti dell'Unione europea non siano soddisfacenti in termini di prezzo, qualità e oneri amministrativi;
- il 30% delle autorità portuali europee non ritiene soddisfacente la situazione attuale. La maggioranza di esse, tuttavia, si oppone all'introduzione di procedure UE per limitare la capacità delle autorità pubbliche di aggiudicare contratti e concessioni a

operatori di servizi portuali mediante aggiudicazione diretta. In alcuni Stati membri la questione dell'applicazione delle norme UE sulle concessioni a determinati contratti aggiudicati nei porti è altamente controversa;

- i sindacati dei lavoratori portuali si oppongono fortemente a qualsiasi disposizione di portata UE che metta in discussione gli attuali contratti di lavoro vigenti nei porti di alcuni Stati membri. I rappresentanti dei servizi di pilotaggio sostengono che il pilotaggio, benché remunerato, non si configura come servizio economico e dovrebbe pertanto essere escluso dalla pressione concorrenziale;
- la maggior parte dei soggetti interessati concorda sul fatto che il sistema portuale dell'UE deve evolversi e adeguarsi a sfide significative costituite dalla penuria di fonti di finanziamento, dalla competitività nei confronti dei paesi terzi confinanti e di altre parti del mondo, dalla creazione di valore aggiunto e di posti di lavoro e dalla necessità di far fronte all'impatto ambientale. Tutti concordano sull'importanza di mantenere e, se possibile, aumentare i finanziamenti dell'UE a sostegno dei porti e del trasporto marittimo.

2.2 Valutazione dell'impatto

La valutazione dell'impatto ha messo in luce cinque obiettivi operativi relativi alle due principali sfide sopramenzionate.

2.2.1 Modernizzare i servizi e le operazioni portuali

In primo luogo, grazie a un miglioramento dei servizi e delle operazioni portuali, una serie di porti della TEN-T dovrebbe essere in grado di attirare o gestire più merci e passeggeri utilizzando l'infrastruttura esistente. Ciò si traduce in tre obiettivi operativi:

- (1) Chiarire e facilitare l'accesso al mercato dei servizi portuali:

in questo modo si dovrebbero ridurre le restrizioni di accesso al mercato dei servizi portuali, chiarendo e eliminando le attuali incertezze giuridiche derivanti dalle norme orizzontali del trattato e dalla normativa in materia di appalti pubblici.

- (2) Prevenire gli abusi di mercato da parte di prestatori di servizi portuali designati:

in questo modo si potrebbe garantire che i prestatori di servizi designati offrano i loro servizi in modo efficiente sotto il profilo dei costi, continuando al contempo a svolgere il loro ruolo ed eventualmente la loro missione di servizio pubblico, in particolare negli ambiti della sicurezza e dell'ambiente.

- (3) Migliorare i meccanismi di coordinamento all'interno dei porti:

ciò dovrebbe agevolare le operazioni di spedizionieri, operatori della logistica e armatori, riducendo i tempi e i costi di utilizzo dei porti. Gli interventi di coordinamento dovrebbero inoltre andare a beneficio degli operatori portuali, facilitando le sinergie ed evitando la sovrapposizione di interventi a beneficio degli stessi clienti.

2.2.2 Creare le condizioni quadro per attirare gli investimenti nei porti

In secondo luogo, una maggiore trasparenza e autonomia finanziarie dei porti dovrebbe permettere di creare condizioni eque di concorrenza, promuovere l'adozione di sistemi di tariffazione più efficienti e, infine, attirare più investimenti. Ciò si traduce in due ulteriori obiettivi operativi:

- (4) rendere trasparenti le relazioni finanziarie tra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali:

in questo modo si dovrebbe poter assicurare la trasparenza finanziaria tra funzioni delle autorità pubbliche e operazioni commerciali al fine di impedire che i porti e i prestatori di servizi beneficino di indebiti vantaggi concorrenziali.

(5) Garantire la fissazione autonoma e trasparente dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali:

in questo modo si dovrebbe poter garantire un uso più efficiente dell'infrastruttura e una maggiore razionalità economica nella pianificazione, negli investimenti, nella manutenzione e nel funzionamento delle infrastrutture portuali, consentendo al contempo di indicare segnali di prezzo in campo ambientale e sociale.

Su questa base sono state prese in considerazione quattro opzioni strategiche:

(6) Pacchetto strategico 1: "Trasparenza"

Il pacchetto strategico 1 prevede l'applicazione di misure "soft o morbide" (comunicazioni non vincolanti) per chiarire e facilitare l'accesso di mercato ai servizi portuali. Disposizioni vincolanti sono tuttavia introdotte in situazioni di monopolio o oligopolio: in questi casi i servizi dovrebbero essere soggetti a una vigilanza sui prezzi per evitare tariffazioni eccessive o discriminatorie. Il finanziamento e la fissazione dei diritti d'uso dei porti restano di pertinenza delle competenti autorità a condizione che ne sia garantita la trasparenza di base. Il coordinamento dei servizi all'interno del porto è garantito da un comitato degli utenti del porto.

(7) Pacchetto strategico 2: "Concorrenza regolamentata"

Il pacchetto strategico 2 introduce il principio della libera prestazione di servizi nell'ambito di un regime di accesso regolamentato al mercato, all'interno del quale la libertà di prestare servizi può essere oggetto di limitazioni in caso di assenza di spazi sufficienti nella zona del porto o in presenza di obblighi di servizio pubblico (disponibilità, accessibilità, ecc.). In questi casi, i servizi di nuova attribuzione e designazione sono soggetti a una procedura di aggiudicazione pubblica e, in caso di operazioni interne ("in-house"), i servizi devono restare soggetti a limitazioni geografiche (o "confinati"). I servizi in situazione di monopolio o oligopolio sono soggetti a vigilanza sui prezzi. La trasparenza delle relazioni finanziarie tra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali è ottenuta mediante una contabilità separata e norme che legano la fissazione dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali ai costi effettivi. Il coordinamento dei servizi all'interno del porto è facilitato da un comitato degli utenti del porto.

(8) Pacchetto strategico 2 bis: "Concorrenza regolamentata e autonomia dei porti"

Il pacchetto strategico 2 bis si basa sul pacchetto strategico 2 con le seguenti differenze:

l'obbligo di ricorrere a procedure di aggiudicazione pubbliche in caso di limitazioni di spazio o di obblighi di servizio pubblico si applica non solo ai nuovi contratti ma anche qualora siano apportati sostanziali cambiamenti ai contratti in essere. Il controllo regolamentare sui prestatori di servizi in posizione monopolistica è di portata più limitata: esso si applica soltanto ai contratti che non possono essere oggetto di contestazione, ovvero per i quali non è organizzato un appalto pubblico. Ai porti è assegnata una maggiore autonomia: per quanto riguarda i diritti d'uso dell'infrastruttura, anziché imporre che quest'ultimi siano legati ai costi effettivi, ogni porto ha il diritto di fissare la struttura e il livello delle tasse portuali, purché la politica di tariffazione sia trasparente. L'iniziativa incoraggia inoltre a adottare una differenziazione basata sulle prestazioni ambientali delle navi.

(9) Pacchetto strategico 3: "Concorrenza piena e autonomia dei porti"

Il pacchetto strategico 3 si basa sul pacchetto strategico 2 bis, introducendo tuttavia l'obbligo della presenza di almeno due operatori indipendenti e in concorrenza tra loro per ciascun servizio portuale in cui il numero di operatori è soggetto a limitazioni a causa della carenza di spazio. Verrebbe introdotta inoltre una separazione di tipo funzionale/legale, determinando una moltiplicazione dei soggetti attivi nel porto: per assicurare il funzionamento del porto sarebbe necessario rafforzare il ruolo di coordinamento centrale delle autorità portuali. Come nel pacchetto strategico 2 bis, ciascuna autorità portuale sarebbe libera di determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura sulla base delle rispettive pratiche commerciali.

Sulla base dell'analisi delle differenti opzioni e del loro impatto potenziale, la Commissione ha concluso che l'opzione migliore è costituita dal pacchetto strategico 2 bis con una variante per la gestione delle merci e i servizi passeggeri. Per quanto riguarda le misure relative all'accesso al mercato della movimentazione delle merci e dei servizi passeggeri, non vi è necessità di proporre nuove norme. Le norme e i requisiti vigenti saranno chiariti in una comunicazione. Le norme relative al controllo regolamentare sui prezzi praticati dai prestatori di servizi in regime di monopolio o oligopolio e sulla trasparenza contabile si applicherebbero alla gestione delle merci e ai servizi passeggeri.

La valutazione dell'impatto evidenzia i benefici potenziali in termini di risparmi sui costi (10 miliardi di euro fino al 2030), sviluppo del trasporto marittimo di corto raggio, riduzione del congestionamento delle arterie stradali e creazione di posti di lavoro. La valutazione dell'impatto ha indicato che la proposta non determina cambiamenti diretti significativi degli oneri amministrativi nei porti. L'introduzione della libera prestazione di servizi ridurrà i costi amministrativi per i porti, mentre il controllo sui prezzi in taluni casi e la consultazione degli utenti potrebbero richiedere nuovi sforzi a livello amministrativo. Va tuttavia sottolineato che la presente proposta contribuirà indirettamente alla semplificazione eliminando determinate restrizioni. Ulteriori interventi di semplificazione verranno inoltre proposti nell'iniziativa sulla "cintura blu" di prossima presentazione.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1 Sintesi delle misure proposte

La presente proposta comporta i seguenti elementi principali:

- il regolamento si applica a tutti i porti marittimi indicati nella proposta della Commissione sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto.
- La libera prestazione di servizi sarà applicabile ai servizi portuali. Tuttavia, gli enti di gestione dei porti possono imporre requisiti minimi ai prestatori di specifici servizi portuali. Se imposti, tali requisiti possono riferirsi esclusivamente alle qualifiche professionali, alle attrezzature necessarie o alla sicurezza marittima, alla sicurezza generale all'interno del porto e ai pertinenti requisiti ambientali. Detti requisiti non devono essere utilizzati come modalità per introdurre in modo implicito ostacoli al mercato e, pertanto, i criteri devono essere obiettivi e proporzionati e garantire parità di trattamento a tutti gli operatori, esistenti o potenziali. Gli operatori potenziali dovrebbero poter avere accesso alla formazione necessaria per acquisire conoscenza dei fattori specifici locali.
- Le disposizioni sopramenzionate non saranno imposte ai servizi di movimentazione delle merci e ai terminal passeggeri. Si tratta infatti di servizi che sono spesso organizzati mediante l'aggiudicazione di contratti che rientrano nel campo di

applicazione della futura direttiva sull'aggiudicazione di contratti di concessione proposta dalla Commissione². Inoltre, ulteriori disposizioni legislative potrebbero compromettere gli sforzi in corso per avviare un dialogo sociale a livello dell'Unione. A differenza dei servizi di pilotaggio utilizzati in ingresso e uscita dai porti, i servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza del porto e non è, pertanto, necessario che siano inclusi nel presente regolamento.

- Se pertinente, la libera prestazione di servizi dichiarata potrà essere soggetta a limitazioni per quanto riguarda il numero di prestatori. Tale restrizione dovrebbe basarsi su due elementi: in caso di carenza o destinazione riservata di spazi chiaramente documentata in un piano ufficiale di sviluppo del porto e che giustifica la decisione di limitare il numero di operatori attivi nel perimetro portuale o in caso di obblighi di servizio pubblico imposti a un operatore, le cui motivazioni siano chiare e pubbliche.
- Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di designare autorità competenti per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico in linea con la normativa applicabile sugli aiuti di Stato. Gli obblighi di servizio pubblico devono essere chiaramente definiti, trasparenti, non discriminatori e verificabili e devono essere relativi alla disponibilità (continuità), all'accessibilità (a tutti gli utenti) e all'accessibilità economica (per determinate categorie di utenti) del servizio portuale di cui trattasi.
- Nel caso degli obblighi di servizio pubblico imposti da un'autorità competente in uno o più porti, l'autorità in parola può organizzare e sfruttare commercialmente in prima persona specifici servizi portuali a condizione che tale attività sia limitata al porto o ai porti nei quali ha imposto obblighi di servizio pubblico.
- I diritti dei dipendenti devono essere tutelati e gli Stati membri devono avere la possibilità di rafforzare ulteriormente tali diritti in caso di trasferimento di imprese e del relativo personale.
- Nei casi in cui gli enti di gestione dei porti beneficino di finanziamenti pubblici, l'uso efficace e adeguato degli stessi deve essere dimostrato sulla base di una contabilità trasparente.
- Nei casi in cui i prestatori designati di servizi portuali non siano stati oggetto di una procedura pubblica di gara e nel caso di operatori interni, si deve garantire che il prezzo dei servizi sia trasparente e non discriminatorio e che sia fissato sulla base delle normali condizioni di mercato, in particolare in modo tale che gli oneri totali non siano superiori ai costi sostenuti maggiorati di un profitto ragionevole.
- Gli enti di gestione dei porti fissano gli oneri di utilizzo dell'infrastruttura portuale in modo autonomo e sulla base della propria strategia commerciale e di investimento.
- I diritti di utilizzo dell'infrastruttura portuale possono essere modificati sulla base delle pratiche commerciali in caso di uso frequente del porto o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo di corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica e delle emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto.
- In ogni porto viene istituito un comitato consultivo degli utenti del porto comprendente i rappresentanti degli operatori di navi, dei proprietari dei carichi o di

² COM(2011) 897 definitivo.

altri utenti del porto che sono tenuti a pagare i diritti d'uso dell'infrastruttura o dei servizi portuali. Il comitato viene consultato in merito alla struttura e al livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e in alcuni casi dei servizi portuali.

- L'ente di gestione del porto consulta le parti interessate, quali imprese che operano nel porto, prestatori di servizi portuali e utenti del porto in merito ad aspetti quali il coordinamento dei servizi portuali, i collegamenti con l'entroterra o le procedure amministrative.
- Gli Stati membri si assicurano che un organismo indipendente di vigilanza verifichi e supervisioni l'applicazione del presente regolamento. Tale compito può essere svolto da un organismo esistente. I diversi organismi nazionali di vigilanza si scambiano informazioni in merito al loro lavoro e ai loro principi decisionali e cooperano strettamente al fine di prestarsi reciproca assistenza nello svolgimento delle loro mansioni.

3.2 Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3.3 Principio di sussidiarietà

Gli articoli 58, 90 e 100 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea estendono ai porti gli obiettivi di un autentico mercato interno nel contesto della politica comune dei trasporti.

La quota predominante del commercio marittimo gestito nei porti della TEN-T risulta dagli scambi commerciali tra Stati membri o a livello internazionale. I porti svolgono una chiara funzione europea, in quanto circa la metà del volume di merci gestito nei porti proviene o è destinato, per terra o per mare, a uno Stato membro differente da quello del porto di transito di tali merci³. Gli interventi messi in atto dai singoli Stati membri non sono in grado di garantire condizioni eque di concorrenza sul mercato interno dell'Unione europea, né tali Stati membri possono intervenire al fine di migliorare l'efficienza di porti ubicati nello stesso corridoio transeuropeo ma in altri Stati membri.

Pertanto, pur riconoscendo la natura specifica del settore portuale e il suo radicamento storico-culturale a livello locale, viste le ragioni attinenti al mercato interno, gli effetti di rete e la dimensione internazionale del settore portuale, l'iniziativa proposta è in linea con il principio di sussidiarietà.

3.4 Principio di proporzionalità

Il regolamento riguarda esclusivamente i porti marittimi della TEN-T. La proporzionalità viene assicurata in quanto il regolamento evita di imporre norme inutili ai porti di dimensioni molto ridotte che non svolgono un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti. I porti marittimi della rete transeuropea, invece, gestiscono la stragrande maggioranza del traffico e, per definizione, sono essenziali per gli scambi commerciali intraeuropei e internazionali e, pertanto, per il mercato interno europeo e/o per la coesione all'interno dell'UE. I porti della TEN-T sono inoltre ammessi a beneficiare del finanziamento UE.

Il campo di applicazione del regolamento non è stato ulteriormente limitato ai porti principali per evitare distorsioni della concorrenza tra quest'ultimi e altri porti della TEN-T. Per un efficiente funzionamento della rete, inoltre, sono necessari sia i porti principali (in genere

³ Derivante dal commercio tra Stati membri e tra uno Stato membro e un paese non UE passando per un altro Stato membro.

hub) sia i porti che non hanno una funzione centrale nella rete TEN-T ma che sono utilizzati per la distribuzione regionale.

3.5 Scelta dello strumento

Anche se per un lungo periodo sono state le autorità pubbliche locali e regionali degli Stati membri a rivestire un ruolo di primo piano nello sviluppo e nella gestione dell'infrastruttura portuale, questa situazione è progressivamente cambiata. Nello sviluppo, gestione e organizzazione dei porti hanno cominciato a rivestire un ruolo di primo piano anche gli operatori dei trasporti, gli enti e organismi pubblici autonomi e altri organismi pubblici e privati. È importante garantire, pertanto, che la presente legislazione sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti sia generalmente applicabile. Inoltre, al fine di garantire un'attuazione, un'applicazione e condizioni di concorrenza uniformi nel mercato interno, la legislazione dovrebbe essere direttamente e interamente vincolante. La Commissione ha quindi scelto un regolamento come strumento giuridico adeguato per la presente proposta. In questo modo saranno inoltre evitati oneri amministrativi aggiuntivi per gli Stati membri e la Commissione.

3.6 Spazio economico europeo

Il regolamento proposto riguarda una materia di competenza del SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La completa integrazione dei porti in catene logistiche e di trasporto ininterrotte è necessaria per contribuire alla crescita e a un utilizzo e funzionamento più efficienti della rete transeuropea di trasporto e del mercato interno. A tal fine sono necessari servizi portuali moderni che contribuiscano a un uso efficiente dei porti e un clima favorevole agli investimenti per sviluppare i porti in linea con le esigenze attuali e future in materia di logistica e trasporti.
- (2) Nella comunicazione relativa all'atto per il mercato unico II Insieme per una nuova crescita⁶ la Commissione ha ribadito che l'attrattiva del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza e affidabilità dei servizi portuali e dalla necessità di affrontare aspetti relativi alla trasparenza dei finanziamenti pubblici e dei diritti portuali, dagli interventi di semplificazione amministrativa nei porti e dalla revisione delle restrizioni alla fornitura di servizi portuali.
- (3) Facilitando l'accesso al mercato dei servizi portuali a livello dell'Unione e introducendo la trasparenza finanziaria e l'autonomia dei porti marittimi si contribuirà a migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi forniti agli utenti dei porti e a creare un clima più favorevole agli investimenti nei porti, riducendo di conseguenza i costi per gli utenti dei trasporti e contribuendo a promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e una migliore integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario, stradale e per vie navigabili interne.

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ COM(2012) 573 definitivo (3.10.2012).

- (4) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi ai porti della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche, lasciando impregiudicata, tuttavia, la possibilità che gli Stati membri decidano di applicare il presente regolamento anche ad altri porti. I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.
- (5) L'articolo 56 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha l'obiettivo di eliminare le restrizioni alla libera prestazione di servizi nell'Unione europea. Conformemente all'articolo 58 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea tale obiettivo deve essere perseguito nell'ambito delle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, e più specificamente dell'articolo 100, paragrafo 2.
- (6) L'autoprestazione di servizi, ovvero quando gli spedizionieri o i prestatori di servizi portuali impiegano personale di loro scelta e forniscono essi stessi i servizi portuali, è disciplinata in una serie di Stati membri per ragioni sociali e di sicurezza. Le parti interessate consultate dalla Commissione durante l'elaborazione della proposta hanno sottolineato che per consentire l'autoprestazione di servizi a livello dell'Unione si dovrebbero adottare ulteriori norme in ambito sociale e della sicurezza al fine di evitare possibili impatti negativi in tali ambiti. In questa fase non appare, pertanto, opportuno disciplinare questo aspetto a livello dell'Unione e lasciare invece agli Stati membri la facoltà di disciplinare o no l'autoprestazione dei servizi portuali. È opportuno, pertanto, che il presente regolamento disciplini esclusivamente la fornitura di servizi portuali dietro remunerazione.
- (7) Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, l'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di chiedere ai prestatori di servizi portuali di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire i servizi in modo adeguato. I requisiti minimi in parola dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definite e relativa alle qualifiche professionali degli operatori, compresa la formazione, e alle attrezzature richieste e a condizione che detti requisiti siano trasparenti, non discriminatori, obiettivi e pertinenti ai fini della fornitura di servizi portuali.
- (8) Disporre dell'attrezzatura necessaria significa che il fornitore di servizi portuali possiede, noleggia o prende in leasing tale attrezzatura e che, in ogni caso, esercita un controllo diretto e indiscutibile su tale attrezzatura, garantendo così di poterla utilizzare ogniqualvolta sia necessario.
- (9) La procedura utilizzata per concedere il diritto di fornire servizi portuali quando è richiesta la conformità a requisiti minimi deve essere trasparente, obiettiva e non discriminatoria e consentire ai prestatori di servizi portuali di iniziare la fornitura di tali servizi nei tempi previsti.
- (10) Poiché i porti si trovano all'interno di aree geografiche limitate, in alcuni casi l'accesso al mercato potrebbe essere soggetto a limitazioni dovute alla carenza di spazi o al fatto che gli spazi sono riservati a determinate tipologie di attività conformemente a un piano di sviluppo ufficiale che stabilisca in modo trasparente la destinazione di

tali spazi e in linea con la pertinente legislazione nazionale, ad esempio i piani regolatori a livello urbano e nazionale.

- (11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte dell'autorità competente ed essere pienamente giustificata, al fine di dare alle parti interessate l'opportunità di formulare le loro osservazioni. Le eventuali limitazioni devono basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
- (12) Per essere aperta e trasparente la procedura di selezione dei prestatori di servizi portuali, e i relativi risultati, dovrebbero essere resi pubblici, trasmettendo la documentazione integrale alle parti interessate.
- (13) Qualora il numero di prestatori di servizi portuali sia soggetto a limiti, la procedura di selezione degli stessi deve seguire i principi e la metodologia di cui alla direttiva .../... [concessione]⁷, compresi la soglia e il metodo per determinare il valore dei contratti e la definizione delle modifiche sostanziali e gli elementi relativi alla durata del contratto.
- (14) Il ricorso agli obblighi di servizio pubblico che comportano una limitazione del numero di prestatori di un servizio portuale dovrebbe essere ammesso soltanto per ragioni di interesse pubblico al fine di assicurare l'accessibilità dei servizi portuali a tutti gli utenti, la disponibilità di tali servizi per tutto il corso dell'anno e l'accessibilità economica di tali servizi a determinate categorie di utenti.
- (15) Qualora vi sia la necessità di limitare il numero di prestatori di servizi portuali, la decisione in materia può essere affidata dagli Stati membri a una differente autorità al fine di tutelare la concorrenza. L'eventuale limitazione del numero di prestatori di servizi portuali dovrebbe avvenire sulla base di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, tranne nei casi in cui devono essere assegnati obblighi di servizio pubblico direttamente a un'autorità competente o a un operatore interno.
- (16) Il presente regolamento non preclude la possibilità per l'autorità competente di garantire una compensazione per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, a condizione che ciò sia compatibile con la normativa applicabile in materia di aiuti di Stato. Quando gli obblighi di servizio pubblico si configurano come servizio di interesse economico generale, è necessario assicurarne la conformità alla decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale⁸, al regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("de minimis") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale⁹ e alla Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico¹⁰.

⁷ Proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (COM 2011) 897 definitivo.

⁸ GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3.

⁹ GU L 114 del 26.4.2012, pag. 8.

¹⁰ GU C 8 dell'11.1.2012.

- (17) L'ente di gestione del porto non deve operare discriminazioni tra prestatori di servizi portuali, in particolare a favore di un'impresa o organismo nei quali detiene un interesse.
- (18) Le autorità competenti designate in uno Stato membro dovrebbero poter decidere se assicurare esse stesse i servizi portuali mediante obblighi di servizio pubblico o se affidare la fornitura di tali servizi direttamente a un operatore interno. Qualora l'autorità competente decida di fornire essa stessa i servizi in parola, la prestazione dei servizi può avvenire mediante agenti impiegati dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti della TEN-T nel territorio di uno Stato membro, la Commissione ne deve essere informata. Nei casi in cui le autorità competenti di uno Stato membro si avvalgano di tale possibilità, la fornitura di servizi portuali da parte di operatori interni deve essere limitata esclusivamente al porto o ai porti per i quali tali operatori sono stati designati. In questi casi, inoltre, è opportuno che i diritti per i servizi portuali applicati da tali operatori siano soggetti alla vigilanza di un organismo indipendente.
- (19) È necessario che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi portuali. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri. In caso di limitazione del numero di prestatori di servizi portuali, laddove la conclusione di un contratto di servizio portuale possa comportare il cambiamento dell'operatore di un servizio portuale, le autorità competenti devono poter chiedere all'operatore prescelto di applicare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti¹¹.
- (20) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e di terminal passeggeri è garantito mediante contratti pubblici di concessione. Si tratta di contratti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva .../... [concessione]. Di conseguenza, il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle disposizioni dei servizi di movimentazione merci e passeggeri, ma è opportuno che gli Stati membri mantengano la libertà di applicare comunque le disposizioni di tale capo ai due servizi in parola. Per altri tipi di contratti utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. Tali principi sono pienamente applicabili alla fornitura di qualsiasi servizio portuale.
- (21) È opportuno che le relazioni finanziarie tra porti marittimi che ricevono finanziamenti pubblici e prestatori di servizi portuali, da un lato, e le autorità pubbliche, dall'altro, siano rese trasparenti al fine di assicurare condizioni eque di concorrenza ed evitare distorsioni del mercato. In questo ambito il presente regolamento estende ad altre categorie di destinatari i principi di trasparenza delle relazioni finanziarie di cui alla direttiva 2006/111/CE della Commissione relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese¹², fatto salvo il suo campo di applicazione.

¹¹ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

¹² GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17.

- (22) È necessario imporre agli enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici, e che operano anche in qualità di prestatori di servizi, l'obbligo di mantenere una contabilità separata per distinguere le attività svolte in quanto ente di gestione del porto da quelle svolte su base concorrenziale, al fine di mantenere condizioni eque di concorrenza, trasparenza nell'attribuzione e nell'uso di fondi pubblici e per evitare distorsioni del mercato. In ogni caso è necessario garantire il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.
- (23) I diritti per i servizi portuali applicati dai prestatori di tali servizi che non sono stati designati in conformità a una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria presentano un rischio maggiore di tariffe abusive, data la situazione di monopolio o oligopolio in cui operano tali prestatori e per il fatto che il loro mercato non può essere soggetto alla concorrenza. Lo stesso vale per gli oneri riscossi dagli operatori interni nell'accezione di cui al presente regolamento. Per tali servizi, in assenza di corretti meccanismi di mercato, è necessario definire modalità per garantire che i diritti che essi riscuotono riflettano le normali condizioni del pertinente mercato e siano fissati in modo trasparente e non discriminatorio.
- (24) Per essere efficienti, è necessario che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto siano fissati in modo trasparente e autonomo, coerentemente con la strategia commerciale e di investimento del porto.
- (25) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale al fine di promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e per attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto superiore alla media, in particolare per le operazioni di trasporto marittimo off-shore o on-shore. In questo modo dovrebbe essere possibile contribuire alle politiche in materia di ambiente e cambiamento climatico e allo sviluppo sostenibile dei porti e delle zone circostanti, in particolare grazie alla riduzione dell'impatto ambientale delle navi che attraccano e stazionano nei porti.
- (26) È necessario che siano disponibili strutture adeguate per garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto.
- (27) Al fine di garantire un'adeguata ed effettiva applicazione del presente regolamento, è opportuno designare in ogni Stato membro un organismo indipendente di vigilanza; tale funzione può essere rivestita da un organismo esistente.
- (28) È opportuno che i diversi organismi indipendenti di vigilanza si scambino informazioni sul loro operato e cooperino al fine di garantire un'applicazione uniforme del presente regolamento.
- (29) Al fine di integrare e modificare taluni elementi non essenziali del presente regolamento e, in particolare, di promuovere un'applicazione uniforme della tariffazione ambientale, di rafforzare la coerenza di tale tariffazione a livello dell'Unione e di garantire principi comuni di tariffazione in relazione alla promozione

del trasporto marittimo di corto raggio, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla classificazione comune di imbarcazioni, carburanti e tipologie di operazioni, sulla base della quale variare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (30) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per l'adozione di adeguate disposizioni per lo scambio di informazioni tra organismi indipendenti di vigilanza. Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹³.
- (31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ovvero assicurare la modernizzazione dei servizi portuali e il quadro adeguato per attrarre investimenti in tutti i porti della rete trans-europea di trasporto, non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri a causa della sua dimensione europea, della natura internazionale e transfrontaliera dei porti e delle relative attività economiche marittime e può, pertanto, per il fatto di dover assicurare condizioni eque di concorrenza in Europa, essere meglio conseguito a livello di Unione europea, quest'ultima può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà come previsto all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, secondo il principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in modo particolare nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

¹³ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I – Oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce:
 - (a) un quadro normativo definito per l'accesso al mercato dei servizi portuali;
 - (b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali.
2. Il presente regolamento si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto/di uscita dal porto:
 - (a) rifornimento di combustibile;
 - (b) movimentazione merci;
 - (c) dragaggio;
 - (d) ormeggio;
 - (e) servizi di trasporto passeggeri;
 - (f) impianti portuali di raccolta;
 - (g) pilotaggio, e;
 - (h) servizi di rimorchio.
3. Il presente regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, quale definita nell'allegato I del regolamento XXX [regolamento sugli orientamenti TEN-T].
4. Gli Stati membri possono inoltre applicare il presente regolamento ad altri porti marittimi. Se gli Stati membri decidono di avvalersi di tale possibilità, sono tenuti a notificare la loro decisione alla Commissione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

1. “rifornimento di carburante”, la fornitura di carburanti solidi, liquidi o gassosi o qualsiasi altra fonte di energia utilizzata per la propulsione delle navi come pure per la fornitura generale e specifica di energia alle navi quando sono all'ormeggio;
2. “servizi di movimentazione merci”, l'organizzazione e la gestione delle merci tra la nave che effettua il trasporto e la riva, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il trasporto e il magazzinaggio temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale (operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci), ma esclusi il deposito, il travaso, il reballaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;
3. “dragaggio”, la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo delle vie navigabili di accesso al porto per consentire alle navi di entrare nello stesso e

comprendente sia la rimozione iniziale sia il dragaggio di manutenzione al fine di mantenere navigabili tali vie di accesso;

4. “impianto portuale essenziale”, un impianto l’accesso al quale è indispensabile per effettuare un servizio portuale e che non può essere riprodotto in condizioni normali di mercato;
5. “ente di gestione del porto”, qualsiasi organismo pubblico o privato al quale la normativa nazionale affida, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire infrastrutture portuali e coordinare, e se del caso, controllare le attività degli operatori presenti in un dato porto;
6. “ormeggio”, i servizi di ormeggio o disormeggio necessari a una nave ancorata o altrimenti ormeggiata a riva in un porto o in una via navigabile di accesso al porto;
7. “servizi passeggeri”, l’organizzazione e la gestione dei passeggeri tra la nave che effettua il trasporto e la riva, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all’interno del terminal dedicato;
8. “pilotaggio”, il servizio di guida di una nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentire il passaggio sicuro delle navi nelle vie navigabili di ingresso e uscita dal porto;
9. “diritti d’uso dell’infrastruttura portuale”, un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell’ente di gestione del porto e versato dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi per l’utilizzo delle strutture e dei servizi che consentono alle navi l’ingresso e l’uscita dai porti, incluse le vie navigabili di accesso agli stessi, come pure l’accesso alla gestione passeggeri e merci;
10. “impianto portuale di raccolta”, qualsiasi struttura, fissa, galleggiante o mobile, che sia in grado di ricevere i rifiuti prodotti dalla nave o i residui del carico, quale definito alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico¹⁴;
11. “diritti per i servizi portuali”, un diritto riscosso a beneficio di un prestatore di servizi portuali e versato dagli utenti del servizio pertinente;
12. “contratto di servizio portuale”, un accordo formale e giuridicamente vincolante tra un prestatore di servizi portuali e un’autorità competente, con cui tale autorità designa un prestatore di servizi portuali per la fornitura di tali servizi a seguito di una procedura finalizzata a limitare il numero di tali prestatori;
13. “prestatore di servizi portuali”, qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca o desideri fornire, dietro remunerazione, una o più categorie dei servizi portuali di cui all’articolo 1, paragrafo 2;
14. “obbligo di servizio pubblico”, un requisito definito o individuato al fine di garantire la prestazione dei servizi portuali di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni;

¹⁴ GU L 332 del 28.12.2000, pagg. 81-90.

15. “trasporto marittimo di corto raggio”, il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell’Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell’Europa;
16. “porto marittimo”, una zona di terra e di mare dotata di opere e attrezzature che le consentono, in via principale, di accogliere navi, effettuare operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco dei passeggeri e qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all’interno dell’area portuale;
17. “servizi di rimorchio”, l’assistenza prestata alle navi a mezzo di un rimorchiatore per garantire un ingresso e un’uscita sicuri dal porto assistendo la nave nelle manovre necessarie a tal fine;
18. “via navigabile di accesso al porto”, una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi.

CAPO II – Accesso al mercato

Articolo 3

Libera prestazione dei servizi

1. La libera prestazione dei servizi nei porti marittimi che rientrano nell’ambito di applicazione del presente regolamento si applica ai prestatori di servizi portuali stabiliti nell’Unione alle condizioni di cui al presente capo.
2. I prestatori di servizi portuali hanno accesso agli impianti portuali essenziali nella misura necessaria per poter esercitare le loro attività. Le condizioni di accesso sono eque, ragionevoli e non discriminatorie.

Articolo 4

Requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali

1. L’ente di gestione del porto può esigere dai prestatori di servizi portuali il rispetto di requisiti minimi per la fornitura dei corrispondenti servizi portuali.
2. I requisiti minimi di cui al paragrafo 1 possono riferirsi, laddove applicabile, esclusivamente ai seguenti aspetti:
 - (a) le qualifiche professionali del prestatore di servizi portuali, il suo personale o le persone fisiche che gestiscono di fatto e in via continuativa le attività del prestatore di servizi portuali;
 - (b) le attrezzature necessarie per garantire il pertinente servizio portuale in condizioni normali e di sicurezza e la capacità di mantenere tale attrezzatura in condizioni adeguate;
 - (c) la conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell’accesso allo stesso, ai suoi impianti, attrezzature e persone;
 - (d) la conformità ai requisiti in materia ambientale a livello locale, nazionale, internazionale e dell’Unione.
3. I requisiti minimi sono trasparenti, non discriminatori, obiettivi e pertinenti alla categoria e natura dei servizi portuali interessati.

4. Se i requisiti minimi comprendono conoscenze specifiche a livello locale o la familiarità con condizioni locali, l'ente di gestione del porto si assicura che sia garantito un accesso adeguato alla formazione necessaria in condizioni trasparenti e non discriminatorie, a meno che l'accesso a tale formazione non sia garantito dallo Stato membro.
5. Nei casi di cui al paragrafo 1, i requisiti minimi di cui al paragrafo 2, e la procedura per la concessione del diritto di fornire servizi portuali a norma di tali requisiti, sono pubblicati dall'ente di gestione del porto entro il 1° luglio 2015 o, nel caso di requisiti minimi applicabili dopo tale data, almeno tre mesi prima della data di applicabilità di tali requisiti. I prestatori di servizi portuali sono informati in anticipo di ogni modifica dei criteri e della procedura.

Articolo 5

Procedura per garantire la conformità ai requisiti minimi

1. L'ente di gestione del porto assicura un trattamento equo dei prestatori di servizi portuali e agisce in maniera trasparente.
2. L'ente di gestione del porto concede e rifiuta il diritto di fornire servizi portuali sulla base dei requisiti minimi istituiti in conformità all'articolo 4 entro un mese dal ricevimento di una richiesta in tal senso. Il rifiuto eventuale deve essere debitamente giustificato secondo criteri obiettivi, trasparenti, non discriminatori e proporzionati.
3. Eventuali limitazioni temporali della decisione rilasciata a norma del paragrafo 2 si giustificano soltanto sulla base di ragioni attinenti al tipo e alla natura dei servizi portuali.

Articolo 6

Limitazioni al numero di prestatori di servizi portuali

1. In deroga all'articolo 3, l'ente di gestione del porto può limitare il numero di prestatori di un servizio portuale in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni:
 - (a) la carenza o la destinazione ad altro scopo degli spazi, a condizione che l'ente di gestione possa dimostrare che lo spazio costituisce un impianto portuale essenziale e che tale limitazione è conforme al piano ufficiale di sviluppo del porto definito dall'ente di gestione del porto e, se del caso, da qualsiasi altra autorità pubblica competente conformemente alla legislazione nazionale;
 - (b) gli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 8, nella misura in cui l'assenza di limitazioni ostacoli l'esecuzione degli obblighi imposti ai prestatori di servizi portuali.
2. L'ente di gestione del porto pubblica eventuali proposte per l'applicazione del paragrafo 1 con almeno sei mesi di anticipo unitamente alle ragioni che la giustificano, dando a eventuali parti interessate l'opportunità di presentare osservazioni entro un lasso di tempo ragionevole.
3. L'ente di gestione del porto pubblica la decisione adottata.
4. Se un ente di gestione del porto fornisce servizi portuali in proprio o mediante un organismo da esso giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, gli Stati membri possono affidare la decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali a un'autorità indipendente dall'ente di gestione del

porto. Se gli Stati membri non affidano la decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali a una tale autorità, il numero di prestatori non può essere inferiore a due.

Articolo 7

Procedura per limitare il numero di prestatori di servizi portuali

1. Eventuali limitazioni al numero di prestatori di un servizio portuale in conformità all'articolo 6 si basano su una procedura di selezione aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente.
2. Se il valore stimato del servizio portuale è superiore alla soglia di cui al paragrafo 3, si applicano le norme relative alla procedura di aggiudicazione, le garanzie procedurali e la durata massima delle concessioni di cui alla direttiva .../.... [concessione].
3. La soglia e il metodo per determinare il valore del servizio portuale avvengono sulla base delle pertinenti disposizioni applicabili della direttiva .../.... [concessione].
4. Il prestatore o i prestatori selezionati e l'ente di gestione del porto stipulano un contratto di servizio portuale.
5. Ai fini del presente regolamento, una modifica sostanziale ai sensi della direttiva .../.... [concessione] delle disposizioni di un contratto di servizio portuale in corso di validità è considerata un nuovo contratto di servizio portuale e richiede di applicare nuovamente la procedura di cui al paragrafo 2.
6. I paragrafi da 1 a 5 del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'articolo 9.
7. Il presente regolamento lascia impregiudicata la direttiva .../... [concessione]¹⁵, la direttiva .../... [utilità pubbliche]¹⁶ e la direttiva .../... [appalti pubblici]¹⁷

Articolo 8

Obblighi di servizio pubblico

1. Gli Stati membri possono decidere di imporre obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali al fine di garantire quanto segue:
 - (a) la disponibilità del servizio senza interruzioni durante il giorno, la notte, la settimana e l'anno;
 - (b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti;
 - (c) l'accessibilità economica del servizio per determinate categorie di utenti.
2. Gli obblighi di cui al paragrafo 1 sono chiaramente definiti, trasparenti, non discriminatori, verificabili e garantiscono parità di accesso a tutti i prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione.
3. Gli Stati membri designano le autorità competenti per l'imposizione di siffatti obblighi di servizio pubblico sul loro territorio. L'ente di gestione del porto può essere designato autorità competente.

¹⁵ Proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (COM 2011) 897 definitivo.

¹⁶ Proposta di direttiva sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (COM/2011/0895 definitivo).

¹⁷ Proposta di direttiva sugli appalti pubblici (COM/2011/0896 definitivo).

4. Se l'autorità competente designata in conformità al paragrafo 3 è differente dall'ente di gestione del porto, essa esercita le competenze di cui agli articoli 6 e 7 per quanto riguarda la limitazione del numero di prestatori di servizi portuali sulla base degli obblighi di servizio pubblico.
5. Un'autorità competente che decida di imporre obblighi di servizio pubblico in tutti i porti marittimi di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento notifica tali obblighi alla Commissione.
6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità competente può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di un anno, durante il quale l'autorità competente può avviare una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali in conformità all'articolo 7 o applicare l'articolo 9.

Articolo 9

Operatore interno

1. Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), l'autorità competente può decidere di prestare in proprio un servizio portuale in regime di obblighi di servizio pubblico o di imporre tali obblighi direttamente a un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna. In questo caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.
2. Si considera che l'autorità competente esercita il controllo di un organismo giuridicamente distinto analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna soltanto se ha un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e le decisioni significative dell'organismo giuridicamente distinto.
3. L'operatore interno si limita a fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura del servizio portuale.
4. Un'autorità competente che decida di applicare il paragrafo 1 in tutti i porti marittimi di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento ne informa la Commissione.
5. Il presente articolo lascia impregiudicata la direttiva .../.... [concessione].

Articolo 10

Mantenimento dei diritti dei lavoratori

1. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri.
2. Fatte salve le legislazioni nazionali e dell'Unione che prevedono accordi collettivi tra le parti sociali, gli enti di gestione dei porti possono esigere che il prestatore di servizi portuali designato, nominato in conformità alla procedura di cui all'articolo 7, qualora tale prestatore sia differente dal prestatore storico di servizi portuali, conceda al personale impiegato dal prestatore storico di servizi portuali gli stessi diritti che tale personale avrebbe potuto rivendicare in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.

3. Se l'ente di gestione del porto esige dai prestatori di servizi portuali il rispetto di determinati standard sociali per quanto riguarda la fornitura dei pertinenti servizi portuali, i documenti di gara e i contratti dei servizi portuali elencano il personale interessato e forniscono informazioni trasparenti sui diritti e le condizioni contrattuali in base ai quali i lavoratori sono legati ai servizi portuali.

Articolo 11

Esenzioni

Il presente capo e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 non si applicano ai servizi di movimentazione merci e ai servizi passeggeri.

CAPO III – Trasparenza finanziaria e autonomia

Articolo 12

Trasparenza delle relazioni finanziarie

1. Le relazioni finanziarie tra autorità pubbliche ed enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici sono indicate in modo trasparente nella contabilità al fine di evidenziare in modo chiaro i seguenti elementi:
 - (a) le assegnazioni di risorse pubbliche operate dalle autorità pubbliche direttamente agli enti di gestione dei porti interessati;
 - (b) le assegnazioni di risorse pubbliche da parte di autorità pubbliche per il tramite di imprese pubbliche o istituzioni finanziarie pubbliche; e
 - (c) l'utilizzo per il quale i fondi pubblici sono stati assegnati.
2. L'ente di gestione del porto che riceve finanziamenti pubblici e che fornisce in proprio servizi portuali mantiene la contabilità relativa a ciascun servizio portuale separata dalla contabilità relativa alle sue altre attività in modo che:
 - (a) tutti i costi e i ricavi siano correttamente imputati o attribuiti sulla base di principi di contabilità dei costi applicati in modo coerente e obiettivamente giustificati; e
 - (b) i principi di contabilità dei costi secondo i quali vengono tenuti conti separati siano chiaramente definiti.
3. I fondi pubblici di cui al paragrafo 1 includono il capitale azionario o di fondi assimilabili al capitale sociale, le sovvenzioni non rimborsabili o rimborsabili solo a certe condizioni, l'erogazione di prestiti, compresi scoperti e anticipi su apporti di capitale, precisando i tassi d'interesse e le condizioni del prestito, le garanzie fornite all'ente di gestione del porto da autorità pubbliche, i dividendi versati e gli utili trattenuti o qualsiasi altra forma di sostegno finanziario pubblico.
4. L'ente di gestione del porto tiene le informazioni relative alle relazioni finanziarie di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo a disposizione della Commissione e dell'organismo indipendente di vigilanza di cui all'articolo 17 per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.
5. Su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione della Commissione e dell'organismo indipendente di vigilanza competente eventuali informazioni supplementari che essi ritengano necessarie al fine di completare una valutazione

organica dei dati trasmessi e di verificare la conformità al presente regolamento. Le informazioni in parola sono comunicate entro due mesi dalla data della richiesta.

6. Gli enti di gestione dei porti che non abbiano ricevuto finanziamenti pubblici in precedenti esercizi finanziari, ma che inizino a beneficiare di tali fondi, applicano i paragrafi 1 e 2 a decorrere dall'anno successivo a quello in cui è avvenuto il trasferimento di fondi pubblici.
7. I fondi pubblici erogati come corrispettivo per gli obblighi di servizio pubblico sono indicati a parte nella contabilità pertinente e non possono essere trasferiti a nessun altro settore o attività economica.

Articolo 13

Diritti per i servizi portuali

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno, di cui all'articolo 9, e i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, nei casi di limitazione del numero di prestatori che non sono stati designati sulla base di procedure aperte, trasparenti e non discriminatorie, sono fissati in modo trasparente e non discriminatorio. I diritti in parola riflettono le condizioni vigenti in un mercato aperto alla concorrenza e non sono sproporzionati rispetto al valore economico del servizio erogato.
2. Il pagamento dei diritti per i servizi portuali può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali. In questo caso il prestatore di servizi portuali e, se del caso, l'ente di gestione del porto provvedono affinché l'importo relativo ai diritti per i servizi portuali sia chiaramente identificabile dall'utente di tali servizi.
3. Su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'organismo indipendente di vigilanza competente, di cui all'articolo 17, informazioni sugli elementi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti dei servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1 del presente articolo. Tali informazioni comprendono la metodologia utilizzata per fissare i diritti per i servizi portuali in relazione alle strutture e ai servizi a cui tali diritti si riferiscono.

Articolo 14

Diritti d'uso delle infrastrutture portuali

1. L'ente di gestione del porto riscuote i diritti per l'uso delle infrastrutture portuali. Ciò non impedisce ai prestatori di servizi portuali, che utilizzano le infrastrutture del porto, di riscuotere diritti per i servizi portuali.
2. Il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti per i servizi portuali. In questo caso l'ente di gestione del porto provvede affinché l'importo relativo ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sia chiaramente identificabile dall'utente dell'infrastruttura portuale.
3. Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono definiti in modo autonomo dagli enti di gestione dei porti sulla base della loro strategia commerciale e del loro piano di investimenti, tenendo conto delle condizioni di concorrenza vigenti nel pertinente mercato e in conformità alla normativa sugli aiuti di Stato.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare in conformità alle pratiche commerciali riservate agli utilizzatori frequenti o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo di corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri utilizzati per operare tale variazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori e rispettano debitamente le norme in materia di concorrenza. In particolare, la variazione che ne risulta viene messa a disposizione di tutti i pertinenti utilizzatori dei servizi portuali su base paritaria.
5. Se necessario, è conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità alla procedura di cui all'articolo 21 in relazione alla classificazione comune di imbarcazioni, carburanti e tipologie di operazioni sulla base della quale possono variare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali.
6. L'ente di gestione del porto informa gli utenti del porto e i rappresentanti delle associazioni degli utenti del porto in merito alla struttura e i criteri utilizzati per determinare l'importo dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali, compresi i costi e i ricavi totali utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali. L'ente di gestione del porto comunica agli utenti dell'infrastruttura portuale, con almeno tre mesi di anticipo, gli eventuali cambiamenti intervenuti nei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale o nella struttura o nei criteri utilizzati per determinare tali oneri.
7. Su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'organismo indipendente di vigilanza competente e della Commissione le informazioni di cui al paragrafo 4 nonché informazioni dettagliate sui costi e i ricavi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e la metodologia utilizzata per fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per quanto riguarda le strutture e i servizi cui questi oneri si riferiscono.

CAPO IV – Disposizioni generali e finali

Articolo 15

Consultazione degli utenti del porto

1. L'ente di gestione del porto istituisce un comitato di rappresentanti degli operatori di navi, dei proprietari dei carichi o di altri utenti del porto che sono tenuti a pagare i diritti d'uso dell'infrastruttura o dei servizi portuali o entrambi. Tale comitato è chiamato "comitato consultivo degli utenti del porto".
2. Prima di fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, l'ente di gestione del porto consulta con cadenza annuale il comitato consultivo degli utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. Prima di fissare i diritti per i servizi portuali, i prestatori di servizi portuali, di cui agli articoli 6 e 9, consultano con cadenza annuale il comitato consultivo degli utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. L'ente di gestione del porto mette a disposizione strutture adeguate per tali consultazioni ed è informato in merito ai risultati delle stesse dai prestatori di servizi portuali.

Articolo 16

Consultazione di altre parti interessate

1. L'ente di gestione del porto consulta regolarmente le parti interessate, quali imprese stabilite nel porto, prestatori di servizi portuali, operatori di navi, proprietari di carichi, operatori dei trasporti terrestri e pubbliche amministrazioni che operano nell'area portuale, in merito ai seguenti aspetti:
 - (a) l'adeguato coordinamento dei servizi portuali nell'area del porto;
 - (b) le misure per migliorare i collegamenti con l'entroterra e, se del caso, le misure per sviluppare e migliorare l'efficienza dei collegamenti per ferrovia e vie navigabili interne;
 - (c) l'efficienza delle procedure amministrative nel porto e, se del caso, le eventuali misure necessarie per una loro semplificazione.

Articolo 17

Organismo indipendente di vigilanza

1. Gli Stati membri provvedono affinché un organismo indipendente di vigilanza controlli e supervisioni l'applicazione del presente regolamento in tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro.
2. L'organismo indipendente di vigilanza è un'entità giuridicamente distinta e indipendente sul piano funzionale dagli enti di gestione del porto o dai prestatori di servizi portuali. Gli Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo dei porti o gli enti di gestione dei porti garantiscono un'effettiva separazione strutturale tra le funzioni relative alla supervisione e al monitoraggio del presente regolamento e delle attività associate a tali proprietà o controllo. L'organismo indipendente di vigilanza esercita le sue prerogative in modo imparziale e trasparente e rispettando debitamente il principio della libertà d'impresa.
3. L'organismo indipendente di vigilanza si occupa dei reclami presentati da qualsiasi soggetto che abbia un legittimo interesse e delle controversie che sono sottoposte al suo esame in relazione all'applicazione del presente regolamento.
4. Qualora una controversia veda coinvolte parti stabilite in Stati membri differenti, è competente l'organismo indipendente di vigilanza dello Stato membro in cui si trova il porto dove si presume abbia avuto origine la controversia.
5. L'organo indipendente di vigilanza ha il diritto di esigere che gli enti di gestione dei porti, i prestatori di servizi portuali e gli utenti del porto trasmettano le informazioni necessarie per garantire il controllo e la supervisione sull'applicazione del presente regolamento.
6. L'organismo indipendente di vigilanza può rilasciare pareri su richiesta di un'autorità competente di uno Stato membro su qualsiasi aspetto relativo all'applicazione del presente regolamento.
7. Quando si occupa di reclami o controversie, l'organismo indipendente di vigilanza può consultare il comitato consultivo degli utenti del porto interessato.
8. Le decisioni dell'organismo indipendente di vigilanza hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale.

9. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'identità degli organismi indipendenti di vigilanza entro il 1° luglio 2015 e, successivamente, ogni eventuale modifica degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito Internet l'elenco degli organismi indipendenti di vigilanza.

Articolo 18

Cooperazione tra organismi indipendenti di vigilanza

1. Gli organismi indipendenti di vigilanza si scambiano informazioni in merito al loro lavoro e ai loro principi e prassi decisionali al fine di facilitare un'applicazione uniforme del presente regolamento. A tal fine partecipano e collaborano all'interno di una rete che si riunisce periodicamente e quantomeno una volta all'anno. La Commissione partecipa ai lavori della rete e svolge un ruolo di coordinamento e di supporto.
2. Gli organismi indipendenti di vigilanza cooperano strettamente per fornirsi assistenza reciproca nello svolgimento delle loro mansioni, tra cui la conduzione delle indagini necessarie per gestire reclami e controversie nei casi che vedono coinvolti i porti di differenti Stati membri. A tal fine, e sulla base di una richiesta circostanziata, un organismo indipendente di vigilanza comunica a un altro organismo indipendente di vigilanza le informazioni necessarie per consentire a tale organismo di adempiere agli obblighi che gli incombono in virtù del presente regolamento.
3. Gli Stati membri provvedono affinché gli organismi indipendenti di vigilanza forniscano alla Commissione, su richiesta motivata di quest'ultima, le informazioni necessarie all'esecuzione dei suoi compiti. Le informazioni richieste dalla Commissione sono proporzionate rispetto all'assolvimento di tali compiti.
4. Se le informazioni sono considerate riservate dall'organismo indipendente di vigilanza in conformità alla normativa nazionale e dell'Unione in materia di riservatezza commerciale, l'altro organismo indipendente di vigilanza e la Commissione assicurano il rispetto di tale riservatezza. Le informazioni di cui trattasi possono essere usate esclusivamente per lo scopo per cui sono state richieste.
5. Sulla base dell'esperienza degli organismi indipendenti di vigilanza e delle attività della rete di cui al paragrafo 1, e al fine di assicurare una cooperazione efficiente, la Commissione può adottare principi comuni relativi a disposizioni adeguate per lo scambio di informazioni tra organismi indipendenti di vigilanza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Articolo 19

Ricorsi

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un organo di appello indipendente dalle parti in causa, contro decisioni o singole misure adottate a norma del presente regolamento dalle autorità competenti, dall'ente di gestione del porto o dall'organismo indipendente di vigilanza. L'organo di appello può essere un tribunale.
2. Le decisioni degli organi di appello, di cui al paragrafo 1, che non siano organi giurisdizionali, sono motivate per iscritto. Le decisioni di tale organo sono soggette al riesame da parte di un tribunale nazionale.

Articolo 20

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il 1° luglio 2015 e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive.

Articolo 21

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 14 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato.
3. La delega di potere di cui all'articolo 14 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 14 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 23

Relazioni

Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e gli effetti del regolamento corredata, se del caso, di proposte pertinenti.

Articolo 24

Misure transitorie

1. I contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al [data di adozione del regolamento] aggiudicati a prestatori selezionati di servizi portuali sulla base di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, o che siano altrimenti conformi alle disposizioni del presente regolamento, mantengono la loro validità fino alla scadenza.
2. I contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al [data di adozione del regolamento], che non sono conformi alle condizioni di cui al paragrafo 1, mantengono la loro validità fino alla scadenza ma in ogni caso non oltre il 1° luglio 2025.

Articolo 25

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente