



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla 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
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Knut Fleckenstein

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate (esempio: "~~ABCD~~"). Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	57

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla 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

(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0296),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0144/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati inviati dal Congresso dei deputati spagnolo e dal Senato spagnolo, dall'Assemblea nazionale francese, dal Senato italiano, dal Parlamento lettone, dal Parlamento maltese, dalla Dieta polacca e dal Senato polacco, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A7-0000/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

² Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Al fine di affrontare le sfide che interessano il settore del trasporto marittimo, è essenziale che le azioni enunciate nella comunicazione della Commissione dal titolo "Porti: un motore per la crescita" siano attuate insieme al presente regolamento. La complessità delle procedure amministrative per lo sdoganamento, che comporta ritardi nei porti, rappresenta un importante ostacolo alla competitività del trasporto marittimo di corto raggio e all'efficienza dei porti dell'Unione.

Or. en

Motivazione

È opportuno che il regolamento sia considerato e attuato nell'ambito di un approccio più ampio. È utile menzionare esplicitamente la sfida rappresentata dalla mancanza di un mercato interno nel settore del trasporto marittimo come principale ostacolo alla competitività del trasporto marittimo di corto raggio e all'efficienza dei porti.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(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

(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 **solo** ai porti **marittimi** della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un

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.

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.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare confusione, il relatore ha modificato tutti i riferimenti ai "porti indicati nella TEN-T" con l'espressione "porti marittimi indicati nella TEN-T", il che corrisponde al campo di applicazione corretto del regolamento in esame. Occorre osservare che gli Stati membri possono altresì decidere, su base volontaria, di applicare il regolamento ad altri porti, non necessariamente inclusi negli orientamenti TEN-T.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(5) L'articolo 56 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ***(TFUE)*** 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, ***la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti è disciplinata dalle*** disposizioni del titolo relativo ai trasporti, e più specificamente ***dall'***articolo 100, paragrafo 2, ***del TFUE.***

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento tiene conto della formulazione ufficiale del TFUE.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. ***Non è***, pertanto, opportuno disciplinare questo aspetto a livello dell'Unione e ***occorre*** 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.

Or. en

Motivazione

È necessario affermare che l'autoassistenza non deve essere disciplinata a livello dell'Unione. Considerato che le disposizioni sociali per tale apertura del mercato non sono in vigore, non è opportuno introdurre un riferimento che indichi la possibilità di un'inclusione futura.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(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 definita 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.**

Emendamento

(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 definita e relativa alle qualifiche professionali degli operatori, alle attrezzature **necessarie** ai fini della **prestazione dei servizi portuali pertinenti e alla conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima. Dette condizioni dovrebbero tenere conto dei requisiti ambientali nonché di standard sociali nazionali.**

Or. en

Motivazione

L'elenco dei criteri per i requisiti minimi è esauriente e l'emendamento allinea il considerando al rispettivo articolo. Oltre alle qualifiche professionali, alla sicurezza marittima e alle questioni ambientali, gli standard sociali dovrebbero altresì svolgere un ruolo chiave nella scelta del prestatore di servizi.

Emendamento 6

**Proposta di regolamento
Considerando 9**

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(9) La procedura utilizzata per concedere il diritto di fornire servizi portuali **laddove** 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.

Or. en

Motivazione

Il considerando è stato modificato ai fini di una maggiore chiarezza ed esaustività del testo.

Emendamento 7

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, ***laddove*** gli spazi sono riservati a determinate tipologie di attività, 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.

Or. en

Motivazione

Non tutti i porti seguono un piano di sviluppo ufficiale. Anche in presenza di un siffatto piano, esso non fa solitamente riferimento al numero massimo di prestatori per un determinato spazio.

Emendamento 8

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) A causa delle variazioni significative delle dimensioni dei porti, in caso di limitazione del numero di prestatori di servizi portuali è necessario tenere conto anche della capacità economica e della quantità di spazio disponibile per le operazioni marittime. Inoltre, dovrebbe essere possibile limitare

l'accesso al mercato in modo da garantire operazioni portuali sicure o sostenibili sotto il profilo ambientale.

Or. en

Motivazione

Occorre tenere conto dei vincoli in termini di spazio che interessano la zona di mare del porto, nonché della sua capacità di mercato. Nei porti più piccoli potrebbero non esservi sufficienti attività per vari prestatori. Un altro possibile motivo di limitazione del numero di prestatori deve riguardare la sicurezza e le questioni ambientali al fine garantire un corretto svolgimento delle operazioni portuali.

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Considerando 13

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(13) ***Laddove*** il numero di prestatori di servizi portuali sia soggetto a limiti, la procedura di selezione degli stessi deve ***essere aperta a tutte le parti interessate e non discriminatoria.***

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

Or. en

Motivazione

La procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione deve applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione. In altri tipi di contratti, la procedura di selezione deve rispettare i principi di cui al presente regolamento.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, l'accessibilità economica di tali servizi a **una determinata categoria** di utenti e **operazioni portuali sicure o sostenibili sotto il profilo ambientale**.

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di decidere in merito all'imposizione di obblighi di servizio pubblico al fine di consentire il mantenimento delle pratiche esistenti in futuro. Inoltre è opportuno prevedere la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico nell'ottica di garantire la sicurezza e la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(18) **L'ente di gestione del porto interessato o** 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

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.

dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti **marittimi** 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 indipendente.

Or. en

Motivazione

È opportuno che all'ente di gestione del porto o all'autorità competente spetti la decisione in merito alla prestazione in proprio di un servizio specifico. Inoltre, al fine di evitare confusione, il relatore ha modificato tutti i riferimenti ai "porti indicati nella TEN-T" con l'espressione "porti marittimi indicati nella TEN-T", il che corrisponde al campo di applicazione corretto del regolamento in esame.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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. **È opportuno che** il presente regolamento **lasci** 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 chiedere all'operatore

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.

¹¹ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

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.

¹¹ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

Or. en

Motivazione

Quanto al trasferimento del personale, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a concedere al personale gli stessi diritti di cui avrebbe beneficiato in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) A norma della risoluzione A.960 dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ogni settore di pilotaggio necessita di esperienze e conoscenze locali altamente specializzate da parte del pilota. Considerando che l'IMO riconosce l'adeguatezza dell'amministrazione regionale o locale del pilotaggio, quest'ultimo non dovrebbe essere soggetto alle disposizioni di accesso al mercato di cui al capo II del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Il pilotaggio dovrebbe essere escluso dal capo relativo all'accesso al mercato dal momento che si tratta di un servizio di grande importanza per la sicurezza della navigazione. Nella sua risoluzione A.960, l'IMO ha riconosciuto l'importante ruolo dei piloti marittimi nella

promozione della sicurezza marittima e nella protezione dell'ambiente marino. Inoltre, l'IMO non intende partecipare alla certificazione o alla concessione delle licenze dei piloti o ai sistemi di pilotaggio utilizzati in vari Stati, e pertanto non sembra giustificato che lo faccia l'Unione.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **finanziate con fondi pubblici** 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.

Or. en

Motivazione

La contabilità separata dovrebbe essere limitata all'attività/investimento specifico finanziato con fondi pubblici rispetto agli altri servizi. Il regolamento in esame non dovrebbe introdurre l'obbligo di mantenere una contabilità separata per ogni servizio, se il porto riceve fondi pubblici solo in un settore specifico.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) I porti marittimi con un fatturato al di sotto della soglia di cui alla direttiva 2006/111/CE dovrebbero ottemperare agli

***obblighi di trasparenza previsti
all'articolo 12 del presente regolamento in
modo proporzionato, senza dover
sostenere oneri amministrativi
sproporzionati.***

Or. en

Motivazione

I porti piccoli dovrebbero essere tenuti ad applicare le disposizioni in materia di trasparenza solo in proporzione agli oneri amministrativi. La soglia dovrebbe essere conforme alla direttiva 2006/111/CE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese.

Emendamento 16

**Proposta di regolamento
Considerando 22 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(22 ter) Occorre che la Commissione chiarisca il concetto di aiuti di Stato relativamente al finanziamento di infrastrutture portuali, tenendo conto della natura non commerciale dell'accesso pubblico e dell'infrastruttura di difesa. Sono incluse le infrastrutture per i collegamenti terrestri su rotaia e su strada al sistema di trasporto nazionale, le infrastrutture necessarie per i servizi nell'area portuale e tutte le infrastrutture che consentono di accedere a un'area portuale, tra cui accesso marittimo, canali navigabili e opere di difesa. Questi tipi di infrastrutture dovrebbero essere accessibili a tutti gli utenti potenziali a condizioni eque e non discriminatorie e rientrano nella responsabilità dello Stato di rispondere alle esigenze generali della popolazione.

Or. en

Motivazione

Per creare condizioni eque di concorrenza tra i porti, è essenziale una normativa chiara in materia di aiuti di Stato. La Commissione sta al momento modernizzando gli orientamenti sugli aiuti di Stato ed è opportuno che tenga conto delle specificità delle infrastrutture portuali.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. Lo stesso vale per gli oneri riscossi dagli operatori interni nell'accezione di cui ***all'articolo 9, paragrafo 1.*** Per tali servizi, in assenza di corretti meccanismi di mercato, è necessario definire modalità per garantire che i diritti ***riscossi non siano sproporzionati rispetto al valore economico dei servizi erogati*** e siano fissati in modo trasparente e non discriminatorio.

Or. en

Motivazione

Il campo di applicazione dell'articolo 13 deve essere più preciso. I diritti non dovrebbero essere sproporzionati rispetto al valore del servizio erogato.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(24) **Il ruolo dell'ente di gestione di un porto è, tra l'altro, quello di agevolare il commercio e fungere da intermediario tra l'industria regionale e gli operatori dei trasporti. Pertanto, ai fini dell'efficienza**, 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.

Or. en

Motivazione

Occorre sottolineare il ruolo in evoluzione dell'ente di gestione del porto quando si fa riferimento alla necessità di fissare i diritti d'uso in modo autonomo. I porti necessitano di un certo grado di autonomia per conseguire un profilo commerciale specifico, per stabilire un collegamento con l'economia regionale, per attrarre un certo traffico rispetto ad altri porti, ecc.

Emendamento 19

**Proposta di regolamento
Considerando 25**

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(25) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, **che costituisce uno strumento importante per l'ente di gestione del porto. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare** al fine, **per esempio**, 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.

Or. en

Motivazione

La nuova formulazione consente ai gestori dei porti di essere più flessibili per stabilire a livello strategico e seguire la propria strategia economica.

Emendamento 20

**Proposta di regolamento
Considerando 27**

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(27) Al fine di garantire ***la presenza di un meccanismo di reclamo indipendente***, è opportuno designare in ogni Stato membro ***uno o più organismi*** di vigilanza ***indipendente. A tal fine potrebbero*** essere designati organismi già esistenti, quali ***autorità garanti della concorrenza, tribunali, ministeri o dipartimenti all'interno di ministeri non collegati all'ente di gestione del porto.***

Or. en

Motivazione

L'articolo 17 dovrebbe incentrarsi più sulla funzione di gestione dei reclami e di risoluzione delle controversie che sull'istituzione di un meccanismo di vigilanza indipendente. Anziché prescrivere un organismo per Stato membro, è opportuno che una vigilanza indipendente (qualunque forma assuma) sia garantita dallo Stato membro.

Emendamento 21

**Proposta di regolamento
Considerando 28**

Testo della Commissione

(28) È opportuno che i diversi organismi

PR\1009294IT.doc

Emendamento

(28) È opportuno che i diversi organismi di

19/59

PE521.596v02-00

indipendenti di vigilanza si scambino informazioni sul loro operato e *cooperino* al fine di garantire un'applicazione uniforme del presente regolamento.

vigilanza *indipendente cooperino tra loro* e si scambino informazioni sul loro operato nei casi riguardanti le controversie e i reclami transfrontalieri.

Or. en

Motivazione

È sufficiente prevedere una cooperazione concernente le controversie e i reclami transfrontalieri (articolo 17, paragrafo 4).

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(29) Al fine di *rafforzare la coerenza* della tariffazione ambientale a livello dell'Unione, *dovrebbe essere delegato* alla Commissione il potere di adottare atti *conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo* alla classificazione comune di imbarcazioni *e carburanti. In sede di adozione di tali atti delegati, occorre che la Commissione tenga conto dell'indice ambientale della navigazione marittima (Environmental Ship Index – ESI) e dei progressi compiuti dall'Iniziativa dei porti mondiali per il clima (World Ports Climate Initiative – WPCI). Detta classificazione dovrebbe fungere solo da base per consentire variazioni dei* diritti d'uso dell'infrastruttura *portuale e non dovrebbe pregiudicare la competenza dell'ente di gestione di un porto di fissare il livello dei* diritti d'uso *dell'infrastruttura portuale in modo autonomo, conformemente alla normativa applicabile.* Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al

Motivazione

Il potere della Commissione di adottare atti delegati dovrebbe essere strettamente limitato. La classificazione comune di imbarcazioni e carburanti dovrebbe essere fissata in linea con gli standard internazionali. Le tipologie di operazioni sulla base delle quali possono variare i diritti d'uso, nonché la fissazione di tali diritti, dovrebbero essere a discrezione del porto.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Considerando 30

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

soppresso

¹³ GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13.

Motivazione

L'emendamento è in linea con la soppressione dell'articolo 18.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Considerando 31

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **marittimi** della rete trans-europea di trasporto, non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri a causa della sua dimensione europea **e** 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.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare confusione, il relatore ha modificato tutti i riferimenti ai "porti indicati nella TEN-T" con l'espressione "porti marittimi indicati nella TEN-T", il che corrisponde al campo di applicazione corretto del regolamento in esame. Occorre osservare che gli Stati membri possono altresì decidere, su base volontaria, di applicare il regolamento ad altri porti, non necessariamente inclusi negli orientamenti TEN-T.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) dragaggio;

Emendamento

soppressa

Or. en

Motivazione

Il dragaggio non costituisce un servizio portuale offerto agli utenti. Si tratta piuttosto di un lavoro di manutenzione dell'infrastruttura portuale inteso a rendere accessibile il porto, che spetta all'ente di gestione del porto o all'autorità competente. Pertanto, il regolamento in esame non dovrebbe essere applicato ai servizi di dragaggio (paragonabili ai servizi di rompighiaccio, non inclusi).

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 2

Testo della Commissione

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 reimballaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;

Emendamento

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, **la rizzatura**, 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 reimballaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;

Or. en

Motivazione

È opportuno che i servizi di movimentazione merci includano la "rizzatura" (il fissaggio dei container a bordo delle imbarcazioni).

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 3

Testo della Commissione

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**

Emendamento

soppresso

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

Or. en

Motivazione

Il dragaggio non costituisce un servizio portuale offerto agli utenti. Si tratta piuttosto di un lavoro di manutenzione dell'infrastruttura portuale inteso a rendere accessibile il porto, che spetta all'ente di gestione del porto o all'autorità competente. Il regolamento in esame non dovrebbe pertanto applicarsi ai servizi di dragaggio, né definire il termine "dragaggio" (servizio paragonabile ai servizi di rompighiaccio, non inclusi).

Emendamento 28

**Proposta di regolamento
Articolo 2 – punto 5**

Testo della Commissione

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;

Emendamento

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, ***svolgere, organizzare o*** controllare le attività degli operatori presenti in un dato porto ***nonché amministrare e gestire il traffico portuale nel porto in questione;***

Or. en

Motivazione

L'amministrazione e la gestione del traffico portuale devono seguire "se del caso" poiché non costituiscono un dovere delle autorità portuali in ogni Stato membro.

Emendamento 29

**Proposta di regolamento
Articolo 2 – punto 6**

Testo della Commissione

6. "ormeggio", ***i servizi di ormeggio o***

PE521.596v02-00

Emendamento

6. "ormeggio", ***fissaggio di*** una nave

24/59

PR\1009294IT.doc

disormeggio necessari a una nave ancorata o altrimenti ormeggiata a riva in un porto o in una via navigabile di accesso al porto;

all'ormeggio o alla banchina al fine di immobilizzare l'imbarcazione, consentendo così l'imbarco o lo sbarco sicuro di passeggeri e altre persone o merci;

Or. en

Motivazione

Occorre che la definizione di "ormeggio" sia limitata all'approdo commerciale nel porto all'ormeggio o alla banchina, dal momento che le vie di accesso potrebbero non essere gestite dai porti e che l'ormeggio all'interno delle chiuse non costituisce, per esempio, ormeggio commerciale.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 9

Testo della Commissione

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;

Emendamento

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 **al porto gestite e amministrate dallo stesso**, come pure l'accesso alla gestione passeggeri e merci;

Or. en

Motivazione

È opportuno che le vie navigabili di accesso ai porti siano incluse nella tariffazione solo quando sono effettivamente amministrate dal rispettivo porto.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 12

Testo della Commissione

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;

Emendamento

12. "contratto di servizio portuale", un accordo formale e giuridicamente vincolante tra un prestatore di servizi portuali e ***l'ente di gestione del porto o l'***autorità competente, con cui tale ***ente di gestione o*** autorità ***competente*** 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;

Or. en

Motivazione

L'accordo può parimenti essere concluso tra l'ente di gestione del porto e il prestatore di servizi (l'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di limitare il numero di prestatori di servizi conformemente all'articolo 6).

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 16

Testo della Commissione

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;***

Emendamento

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 ***altre persone;***

Or. en

Motivazione

È opportuno eliminare l'ultima parte del punto in esame ("qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all'interno dell'area portuale"), che risulta molto ambigua e non chiarisce ulteriormente la definizione.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) la conformità agli standard sociali nazionali.

Or. en

Motivazione

L'elenco dei criteri per i requisiti minimi è esauriente. Oltre alle qualifiche professionali, alla sicurezza marittima e alle questioni ambientali, gli standard sociali dovrebbero altresì svolgere un ruolo chiave nella scelta del prestatore di servizi.

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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 **2018** 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.

Or. en

Motivazione

Con ogni probabilità il regolamento non entrerà in vigore prima del 2014-2015. È pertanto necessario modificare, all'articolo 25, la data a decorrere dalla quale si applica il regolamento (2018 anziché 2015) affinché gli Stati membri possano apportare le necessarie modifiche. Per coerenza, tutte le date corrispondenti sono state modificate da 2015 a 2018.

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

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;

Emendamento

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 ***per la prestazione dei servizi portuali*** e che tale limitazione è, ***laddove applicabile***, 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 ***pertinente***;

Or. en

Motivazione

Non tutti i porti seguono un piano di sviluppo ufficiale. Anche in presenza di un siffatto piano, esso non fa solitamente riferimento al numero massimo di prestatori per un determinato spazio.

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) la carenza di spazi litorali laddove ciò rappresenti un elemento essenziale della capacità di fornire il servizio portuale interessato in modo sicuro ed efficiente;

Or. en

Motivazione

È opportuno aggiungere la carenza di spazi litorali alle ragioni per limitare il numero di

prestatori, in quanto i prestatori di servizi necessitano di spazio sufficiente per condurre in modo sicuro le proprie operazioni marittime.

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) vincoli di mercato specifici dovuti alla capacità economica del porto;

Or. en

Motivazione

Oltre ai vincoli in termini di spazio, occorre tenere conto delle dimensioni del porto e della sua capacità di mercato (numero di scali). Nei porti più piccoli potrebbero non esservi sufficienti attività per vari prestatori.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a quater) la necessità di garantire la conduzione di operazioni portuali sicure o sostenibili sotto il profilo ambientale;

Or. en

Motivazione

Un'altra possibile ragione per limitare il numero di prestatori deve riguardare la sicurezza e le questioni ambientali, al fine garantire un corretto svolgimento delle operazioni portuali.

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, ***fatto salvo il paragrafo 1.***

Or. en

Motivazione

Il numero dei prestatori non dovrebbe essere inferiore a due, a meno che una delle ragioni elencate all'articolo 6 non presupponga una limitazione a un unico prestatore.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente comunica a tutte le parti interessate le informazioni concernenti l'organizzazione prevista della procedura di selezione e una scadenza indicativa per il suo completamento, nonché qualsiasi modifica di tale procedura o scadenza.

Or. en

Motivazione

Affinché la procedura di selezione sia trasparente e non discriminatoria, tutte le parti interessate devono ricevere le informazioni necessarie.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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]. **soppresso**

Or. en

Motivazione

La procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione dovrebbe applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione. In altri tipi di contratti, la procedura di selezione deve rispettare i principi di cui al presente regolamento.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. La soglia e il metodo per determinare il valore del servizio portuale avvengono sulla base delle pertinenti disposizioni applicabili della direttiva .../... [concessione]. Il prestatore o i prestatori selezionati e l'ente di gestione del porto stipulano un contratto di servizio portuale. **soppresso**

Or. en

Motivazione

La procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione dovrebbe applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione. In altri tipi di contratti, la procedura di selezione deve rispettare i principi di cui al presente

regolamento.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. La durata del contratto di servizio portuale è limitata. L'ente di gestione del porto, o laddove appropriato l'autorità competente, determina tale durata sulla base del servizio cui si riferisce il contratto. Il calcolo include sia gli investimenti iniziali sia gli investimenti effettuati durante la durata del contratto.

Or. en

Motivazione

La durata dei contratti dovrebbe essere proporzionale agli investimenti stimati.

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. en

Motivazione

La procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione dovrebbe applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione. In altri tipi di contratti, la procedura di selezione deve rispettare i principi di cui al presente

regolamento.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. I paragrafi da 1 a 5 del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'articolo 9.

Emendamento

6. I paragrafi da 1 a **4 bis** del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'articolo 9, **paragrafo 1**.

Or. en

Motivazione

I paragrafi specifici non dovrebbero essere applicati nel caso di un operatore interno che presta servizi in virtù di un obbligo di servizio pubblico.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Il presente regolamento lascia impregiudicata la direttiva .../... [concessione]¹⁵, la direttiva .../... [utilità pubbliche]¹⁶ e la direttiva .../... [appalti pubblici]¹⁷

Emendamento

7. Laddove i contratti per la prestazione di servizi portuali assumono la forma di concessioni di servizi ai sensi della direttiva .../... [concessione]¹⁵, si applicano le disposizioni di tale direttiva.
Il presente regolamento lascia impregiudicata la direttiva .../... [utilità pubbliche]¹⁶ e la direttiva .../... [appalti pubblici]¹⁷.

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)

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)

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

Or. en

Motivazione

La procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione dovrebbe applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione. In altri tipi di contratti, la procedura di selezione deve rispettare i principi di cui al presente regolamento o altre norme pertinenti.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. ***Gli Stati membri possono*** decidere di imporre obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali al fine di garantire quanto segue:

Emendamento

1. ***L'ente di gestione del porto o l'autorità competente può*** decidere di imporre obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali al fine di garantire quanto segue:

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di decidere in merito all'imposizione di obblighi di servizio pubblico al fine di consentire il mantenimento delle pratiche esistenti in futuro.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali.

Or. en

Motivazione

È opportuno prevedere la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico nell'ottica di garantire la sicurezza e la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali.

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente, o un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna, può fornire un servizio portuale senza alcuna limitazione, purché le disposizioni di cui al capo II del presente regolamento si applichino in egual modo a tutti gli operatori che prestano il servizio in questione. In questi casi il prestatore del servizio portuale è considerato, ai fini del presente regolamento, un operatore interno.

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbe avere la facoltà di decidere di prestare un servizio specifico in proprio, alle stesse condizioni di altri prestatori.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

1. Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), ***l'ente di gestione del porto o*** 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

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.***

quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna.

Or. en

Motivazione

In molti Stati membri, l'ente di gestione del porto ha il potere di decidere in merito agli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 51

**Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Si considera che ***l'ente di gestione del porto o*** l'autorità competente esercita il controllo ***su*** 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 ***interessato***.

Or. en

Motivazione

In molti Stati membri, l'ente di gestione del porto ha il potere di decidere in merito agli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 52

**Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. ***L'***operatore interno ***si limita a*** fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i

Emendamento

3. ***Nei casi previsti all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), a un*** operatore interno ***è consentito di*** fornire il servizio

quali gli è stata assegnata la fornitura **del** servizio portuale.

portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura **di tale** servizio portuale.

Or. en

Motivazione

L'emendamento tiene conto della descrizione modificata dell'operatore interno.

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Fatte salve le legislazioni dell'Unione **e nazionali pertinenti** che prevedono **norme sugli** accordi collettivi tra le parti sociali, gli enti di gestione dei porti **esigono** 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.

Or. en

Motivazione

Quanto al trasferimento del personale, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a concedere al personale gli stessi diritti di cui avrebbe beneficiato in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.

Emendamento 54

Proposta di regolamento Articolo 11

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Il pilotaggio dovrebbe essere escluso dal capo relativo all'accesso al mercato dal momento che si tratta di un servizio di grande importanza per la sicurezza della navigazione. Nella sua risoluzione A.960, l'IMO ha riconosciuto l'importante ruolo dei piloti marittimi nella promozione della sicurezza marittima e nella protezione dell'ambiente marino. Inoltre, l'IMO non intende partecipare alla certificazione o alla concessione delle licenze dei piloti o ai sistemi di pilotaggio utilizzati in vari Stati, e pertanto non sembra giustificato che lo faccia l'Unione.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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 *sua* altre attività in modo che:

Emendamento

2. L'ente di gestione del porto che riceve finanziamenti pubblici e che fornisce in proprio servizi portuali mantiene la contabilità relativa a *tali attività o investimenti finanziati con fondi pubblici* separata dalla contabilità relativa alle *sue* altre attività in modo che:

Or. en

Motivazione

La contabilità separata dovrebbe essere limitata all'attività/investimento specifico finanziato con fondi pubblici rispetto agli altri servizi. Il regolamento in esame non dovrebbe introdurre l'obbligo di mantenere una contabilità separata per ogni servizio, se il porto riceve fondi pubblici solo in un settore specifico.

Emendamento 56

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **designato a norma dell'**articolo 17 per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare malintesi, è opportuno tenere conto della nuova formulazione utilizzata all'articolo 17.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. **In caso di reclamo formale e** su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione della Commissione e dell'organismo **designato a norma dell'articolo 17** 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.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare malintesi, è opportuno tenere conto della nuova formulazione utilizzata all'articolo 17. Le informazioni di cui trattasi dovrebbero essere rese disponibili solo in caso di reclamo formale e su richiesta.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno, di cui all'articolo 9, **paragrafo 1**, e i diritti riscossi dai prestatori di **un servizio portuale, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)**, sono fissati in modo trasparente e non discriminatorio. I diritti in parola riflettono, **per quanto possibile**, le condizioni vigenti in un mercato aperto alla concorrenza e non sono sproporzionati rispetto al valore economico del servizio erogato.

Or. en

Motivazione

Il campo di applicazione dell'articolo 13 deve essere più preciso. I criteri secondo i quali i diritti riflettono il mercato aperto alla concorrenza dovrebbero costituire solo una possibilità, non un obbligo, ma non dovrebbero essere sproporzionati rispetto al valore del servizio erogato.

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'organismo **indipendente di vigilanza competente, di cui all'articolo 17**,

Emendamento

3. **In caso di reclamo formale e su** richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'organismo **designato a norma dell'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.

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.

Or. en

Motivazione

Le informazioni di cui trattasi dovrebbero essere rese disponibili solo in caso di reclamo formale e su richiesta.

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **determinati** in modo autonomo dagli enti di gestione dei porti sulla base della loro strategia commerciale e del loro piano di investimenti e in conformità alla normativa sugli aiuti di Stato **e sulla concorrenza**.

Or. en

Motivazione

È opportuno rispettare la normativa in materia di aiuti di Stato e di concorrenza, consentendo al contempo negoziati commerciali.

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare in conformità **alla strategia economica e** alle pratiche commerciali **del porto, relative tra l'altro** 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 le norme in materia di **aiuti di Stato e di** concorrenza.

Or. en

Motivazione

È opportuno concedere all'ente di gestione del porto maggiore flessibilità per fissare i diritti in conformità della sua strategia aziendale e delle sue pratiche commerciali, non solo in relazione agli utilizzatori frequenti.

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

5. Se necessario, **alla Commissione** è conferito il potere di adottare atti delegati **conformemente** alla procedura di cui all'articolo 21 **riguardo** alla classificazione comune di imbarcazioni **e** carburanti sulla base della quale possono variare i diritti d'uso dell'infrastruttura.

d'uso dell'infrastruttura *e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali.*

Or. en

Motivazione

Il potere della Commissione di adottare atti delegati dovrebbe essere strettamente limitato. La classificazione comune di imbarcazioni e carburanti dovrebbe essere fissata in linea con gli standard internazionali. Le tipologie di operazioni sulla base delle quali possono variare i diritti d'uso, nonché la fissazione di tali diritti, dovrebbero essere a discrezione del porto.

Emendamento 63

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 6**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. 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.

Or. en

Motivazione

È importante ridurre gli oneri amministrativi e salvaguardare la strategia commerciale del porto.

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.

Emendamento

7. **In caso di reclamo formale** e su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'organismo **designato a norma dell'articolo 17** e della Commissione le informazioni di cui al paragrafo 4, **utilizzate** 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.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare malintesi, è opportuno tenere conto della nuova formulazione utilizzata all'articolo 17. Le informazioni di cui trattasi dovrebbero essere rese disponibili solo in caso di reclamo formale e su richiesta.

Emendamento 65

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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"**.

Emendamento

1. L'ente di gestione del porto **garantisce la presenza di meccanismi di consultazione adeguati. A tal fine, può istituire** un comitato **consultivo degli utenti del porto formato dai** 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, **oppure garantire la consultazione tramite organismi aventi una composizione diversa già istituiti all'interno** del porto, **purché tutti gli utenti**

siano adeguatamente consultati.

Or. en

Motivazione

Occorre assicurare un'adeguata consultazione degli utenti, ma spetta al porto decidere se tale consultazione debba essere organizzata tramite il comitato degli utenti del porto o tramite altre modalità.

Emendamento 66

**Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. L'ente di gestione del porto fornisce agli utenti del porto informazioni adeguate in merito alla struttura e ai criteri utilizzati per determinare i diritti d'uso delle infrastrutture portuali. Prima di fissare ***tali*** diritti, ***l'ente consulta gli utenti del porto in caso di cambiamenti sostanziali ai diritti*** d'uso dell'infrastruttura portuale. Prima di fissare i diritti per i servizi portuali, i prestatori di servizi portuali, di cui agli articoli 6 e 9, consultano ***gli utenti del porto*** con cadenza annuale 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.

Or. en

Motivazione

Relativamente ai diritti d'uso dell'infrastruttura, è opportuno che gli utenti siano informati solo in merito alla struttura dei diritti e che siano consultati in caso di cambiamenti sostanziali.

Emendamento 67

Proposta di regolamento Articolo 17 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Organismo indipendente **di vigilanza**

Vigilanza indipendente

Or. en

Motivazione

È opportuno che l'articolo in questione si incentri più sulla funzione che sull'istituzione di un meccanismo di vigilanza indipendente.

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. Gli Stati membri provvedono affinché **siano in vigore meccanismi efficaci per gestire i reclami derivanti dall'**applicazione del presente regolamento per tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro. **A tal fine, gli Stati membri designano uno o più organismi per gestire diversi tipi di reclami o coprire diverse aree geografiche.**

Or. en

Motivazione

È importante chiarire che gli Stati membri possono disporre di vari organismi di vigilanza indipendente e che la vigilanza dovrebbe incentrarsi sulla gestione dei reclami.

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. ***La vigilanza*** indipendente è ***effettuata in modo*** giuridicamente ***distinto*** 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 ***che sussista*** un'effettiva separazione strutturale tra le funzioni relative alla ***gestione dei reclami e le*** attività associate a tali proprietà o controllo. ***La vigilanza*** indipendente è imparziale e trasparente e ***rispetta*** debitamente il principio della libertà d'impresa.

Or. en

Motivazione

È opportuno che il paragrafo in questione si incentri più sulla funzione che sull'istituzione di un meccanismo di vigilanza indipendente.

Emendamento 70

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. ***Gli Stati membri garantiscono che*** qualsiasi soggetto che abbia un legittimo interesse ***abbia il diritto di essere informato su come presentare un reclamo*** in relazione all'applicazione del presente regolamento, ***e sia informato di conseguenza.***

Or. en

Motivazione

Spetta agli Stati membri informare le parti in merito ai meccanismi di reclamo.

Emendamento 71

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. Qualora una controversia veda coinvolte parti stabilite in Stati membri differenti, è competente **lo** Stato membro in cui si trova il porto dove si presume abbia avuto origine la controversia. **Gli Stati membri interessati cooperano tra loro e si scambiano informazioni sul proprio operato.**

Or. en

Motivazione

La cooperazione istituzionalizzata tra i vari organismi di vigilanza indipendente aumenterebbe la burocrazia con scarso valore aggiunto. Dal momento che il regolamento in esame sarà direttamente applicabile negli Stati membri, una rete per garantirne l'applicazione sembra superflua. Poiché all'interno di uno Stato membro possono essere presenti vari organismi, anche la fattibilità di tale rete istituzionalizzata risulta discutibile. È sufficiente prevedere una cooperazione in materia di reclami transfrontalieri.

Emendamento 72

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. **In caso di presentazione di un reclamo formale da parte di un soggetto che abbia un legittimo interesse, il pertinente** organo di vigilanza **indipendente** 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.

Or. en

Motivazione

Gli organismi designati negli Stati membri dovrebbero avere il diritto di richiedere informazioni solo in caso di reclamo formale.

Emendamento 73

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 6**

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. en

Motivazione

Il ruolo degli organismi designati dovrebbe essere limitato alla gestione dei reclami e alla risoluzione delle controversie.

Emendamento 74

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 7**

Testo della Commissione

Emendamento

7. Quando si occupa di reclami o controversie, l'organismo **indipendente** di vigilanza può consultare **il** comitato consultivo degli utenti del porto interessato.

7. Quando si occupa di reclami o controversie, **il pertinente** organismo di vigilanza **indipendente** può consultare **i membri del** comitato consultivo degli utenti del porto interessato **coinvolti nel reclamo o nella controversia.**

Or. en

Motivazione

La formulazione proposta limita la consultazione alle parti coinvolte nel reclamo o nella controversia.

Emendamento 75

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 8**

Testo della Commissione

8. Le decisioni *dell'*organismo *indipendente* di vigilanza hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale.

Emendamento

8. Le decisioni *del pertinente* organismo di vigilanza *indipendente* hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare malintesi, è opportuno che la nuova formulazione sia coerente in tutto l'articolo 17.

Emendamento 76

**Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 9**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

9. Gli Stati membri notificano alla Commissione *i meccanismi e le procedure posti in essere per conformarsi ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo* entro il 1° luglio 2018 e, successivamente, ogni eventuale modifica degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito Internet l'elenco *dei pertinenti* organismi di vigilanza *indipendente*.

Or. en

Motivazione

Con ogni probabilità il regolamento non entrerà in vigore prima del 2014-2015. È pertanto necessario modificare, all'articolo 25, la data a decorrere dalla quale si applica il

regolamento (2018 anziché 2015) affinché gli Stati membri possano apportare le necessarie modifiche. Per coerenza, tutte le date corrispondenti sono state modificate da 2015 a 2018.

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 18

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 18

soppresso

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.

Or. en

Motivazione

La cooperazione istituzionalizzata tra i vari organismi di vigilanza indipendente aumenterebbe la burocrazia con scarso valore aggiunto. Dal momento che il regolamento in esame sarà direttamente applicabile negli Stati membri, una rete per garantirne l'applicazione sembra superflua. Poiché all'interno di uno Stato membro possono essere presenti vari organismi, anche la fattibilità di tale rete istituzionalizzata risulta discutibile. È sufficiente prevedere una cooperazione in materia di reclami transfrontalieri (articolo 17, paragrafo 4).

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un

Emendamento

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.

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 *da un* organismo *designato a norma dell'articolo 17*. L'organo di appello può essere un tribunale.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare malintesi, è opportuno tenere conto della nuova formulazione utilizzata all'articolo 17.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **2018** e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive.

Or. en

Motivazione

Con ogni probabilità il regolamento non entrerà in vigore prima del 2014-2015. È pertanto necessario modificare, all'articolo 25, la data a decorrere dalla quale si applica il regolamento (2018 anziché 2015) affinché gli Stati membri possano apportare le necessarie modifiche. Per coerenza, tutte le date corrispondenti sono state modificate da 2015 a 2018.

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 14 è conferito alla Commissione per un periodo *indeterminato*.

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 14 è conferito alla Commissione per un periodo *di cinque anni a decorrere da ...* * *La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.*

* *GU: inserire la data: data di entrata in vigore del presente regolamento.*

Or. en

Motivazione

La durata della delega di potere alla Commissione dovrebbe essere limitata a un periodo di cinque anni, prorogabile a patto che siano rispettate determinate condizioni, come l'elaborazione di una relazione, e sempre che il Parlamento o il Consiglio non vi si oppongano. L'emendamento tiene conto della nuova formulazione standard per gli atti delegati.

Emendamento 81

Proposta di regolamento Articolo 22

Testo della Commissione

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del

Emendamento

soppresso

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.

Or. en

Motivazione

L'articolo 22 sulla procedura di comitato è superfluo poiché sono state soppresse le disposizioni relative agli atti di esecuzione di cui all'articolo 18.

Emendamento 82

**Proposta di regolamento
Articolo 23**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Ai fini della valutazione del funzionamento e degli effetti del presente regolamento, due relazioni sono presentate al Parlamento europeo e al Consiglio. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione presenta una relazione ***intermedia ed entro sei anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione presenta una relazione*** corredata, se del caso, di proposte pertinenti.

Or. en

Motivazione

Ai fini dell'elaborazione di una relazione corredata di pertinenti proposte di modifica del regolamento in esame, un periodo di soli tre anni dall'entrata in vigore non è sufficiente per consentire di valutare in modo adeguato se le disposizioni del regolamento abbiano l'effetto desiderato. Pertanto si propone che dopo tre anni sia effettuata una revisione intermedia e che dopo sei anni sia presentata la relazione finale (eventualmente corredata di nuove proposte).

Emendamento 83

Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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**.

Emendamento

2. I contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al ...* 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 **2023**.

*** GU: inserire la data: data di adozione del regolamento.**

Or. en

Motivazione

È importante consentire un periodo transitorio, che tuttavia non deve essere eccessivamente lungo, in quanto in caso contrario l'attuazione del regolamento non consentirà di stabilire condizioni eque di concorrenza.

Emendamento 84

Proposta di regolamento Articolo 25 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio **2015**.

Emendamento

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio **2018**.

Or. en

Motivazione

Con ogni probabilità il regolamento non entrerà in vigore prima del 2014-2015. È pertanto necessario modificare, all'articolo 25, la data a decorrere dalla quale si applica il regolamento (2018 anziché 2015) affinché gli Stati membri possano apportare le necessarie modifiche. Per coerenza, tutte le date corrispondenti sono state modificate da 2015 a 2018.

MOTIVAZIONE

Contesto

La proposta della Commissione è finalizzata a 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 principali obiettivi della proposta sono la modernizzazione dei servizi e delle operazioni portuali e la creazione delle condizioni quadro per attrarre investimenti nei porti. Nel regolamento in esame, la Commissione intende contrastare la debole pressione concorrenziale e gli eventuali abusi di mercato, al fine di aumentare l'efficienza dei servizi portuali.

La movimentazione merci e i servizi passeggeri sono stati esclusi dal capo II sull'accesso al mercato, in quanto sono spesso organizzati mediante contratti di concessione e rientrano quindi nel campo di applicazione della direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione. Il regolamento in esame deve pertanto essere considerato unitamente alla direttiva .../... (concessione).

Un'importante condizione per una concorrenza equa tra i porti a parità di condizioni è un quadro chiaro sulla normativa in materia di aiuti di Stato. La Commissione è al momento coinvolta nella modernizzazione degli aiuti di Stato per quanto concerne il finanziamento dell'infrastruttura e probabilmente adotterà orientamenti all'inizio del 2014.

La proposta in esame è in linea con altre importanti politiche e obiettivi dell'Unione europea, quali il Libro bianco sui trasporti, il meccanismo per collegare l'Europa e l'iniziativa "cintura blu".

Il regolamento proposto si applicherà a tutti i porti marittimi individuati negli orientamenti TEN-T e, secondo la Commissione, 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.

Posizione del relatore

Pur sostenendo la proposta della Commissione sotto molti aspetti, il relatore desidera proporre una serie di emendamenti finalizzati a migliorarla.

Al fine di evitare confusione, il relatore ha modificato tutti i riferimenti ai "porti indicati nella TEN-T" con l'espressione "porti marittimi indicati nella TEN-T", il che corrisponde al campo di applicazione corretto del regolamento in esame. Occorre osservare che gli Stati membri possono altresì decidere, su base volontaria, di applicare il regolamento ad altri porti, non necessariamente inclusi negli orientamenti TEN-T.

Il riferimento al "dragaggio" è stato rimosso dal regolamento poiché il relatore ritiene che non

si tratti di un servizio offerto direttamente all'utente, ma di un mezzo per garantire l'accesso al porto, solitamente sotto forma di dragaggio di manutenzione paragonabile ai servizi di rompighiaccio. Pertanto, l'ente di gestione del porto deve essere libero di decidere come organizzare il dragaggio, che non deve rientrare nel campo di applicazione del regolamento.

Le disposizioni sociali che disciplinano il sistema di lavoro portuale non sono state inserite nel regolamento in esame, bensì nel dialogo sociale settoriale, avviato il 19 giugno 2013. Tuttavia, il relatore ritiene importante aggiungere standard sociali nazionali all'elenco dei criteri minimi. Inoltre, è opportuno che l'autorità competente rafforzi i diritti dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese o stabilimenti.

Oltre alle carenze di spazi terrestri nel porto e nei casi di obblighi di servizio pubblico, il relatore ritiene che le carenze di spazi marittimi e le dimensioni del mercato debbano essere altresì considerate ragioni valide per limitare il numero di prestatori di servizi, al fine di tenere conto delle diverse dimensioni e caratteristiche geografiche dei porti. Se è necessario limitare i prestatori per garantire operazioni portuali sicure o rispettose dell'ambiente, è opportuno che l'ente di gestione abbia la facoltà di decidere in tal senso.

Il relatore ritiene che neppure il pilotaggio debba essere soggetto alle disposizioni di cui al capo II del regolamento, in virtù della notevole importanza che ricopre ai fini della sicurezza delle operazioni portuali. La sua organizzazione dovrebbe spettare agli Stati membri, e non essere allineata alle nuove norme sull'accesso al mercato.

Per quanto riguarda i diritti d'uso dell'infrastruttura, il relatore ha modificato la proposta in modo da consentire ai porti di fissare i diritti in modo autonomo secondo la loro strategia aziendale. A tal fine, il relatore propone di limitare il potere della Commissione di adottare atti delegati alla promozione della navigazione eco-compatibile. Gli emendamenti proposti aumentano inoltre le possibilità di negoziati commerciali tra l'ente di gestione del porto e l'utente del porto, rispettando al contempo determinati principi fondamentali.

Il potere della Commissione di adottare atti delegati dovrebbe essere strettamente limitato alla classificazione di imbarcazioni e carburanti. La Commissione dovrebbe tenere conto dell'indice ambientale della navigazione marittima (Environmental Ship Index – ESI) e dei progressi compiuti dall'Iniziativa dei porti mondiali per il clima (World Ports Climate Initiative – WPCI) in modo che la classificazione comune di imbarcazioni e carburanti sia conforme agli standard internazionali. Gli schemi di classificazione dovrebbero fungere solo da base per concedere variazioni di prezzo e non dovrebbero pregiudicare la facoltà dell'ente di gestione del porto di fissare il livello dei diritti d'uso in modo autonomo, conformemente alla normativa applicabile.

Il relatore è favorevole all'idea di consultare gli utenti del porto. Tuttavia, poiché tale scambio costituisce già una prassi comune in molti porti, occorre evitare un'impostazione unica "valida per tutti", consentendo invece diverse modalità nella misura in cui siano adeguatamente consultati tutti gli utenti.

Il relatore fa riferimento a una "vigilanza indipendente" anziché dell'organismo indipendente di vigilanza per spostare l'attenzione dall'istituzione di tale organismo ai compiti che esso deve svolgere. Attraverso gli emendamenti proposti, egli chiarisce che, laddove applicabile,

gli organismi esistenti possono continuare a svolgere questo ruolo senza aggiungere alcun onere burocratico.

Per tenere conto di un calendario realistico, e comprendendo al contempo l'importanza di una rapida attuazione, il relatore ha modificato la data di entrata in vigore del presente regolamento al 1° luglio 2018.

In conclusione, il relatore ha migliorato gli aspetti della proposta della Commissione con cui concorda. Con i suoi emendamenti, egli pone l'accento sulla necessità che l'ente di gestione del porto disponga della necessaria autonomia per agire conformemente alla sua strategia economica, rispettando al contempo determinati principi fondamentali. Inoltre, il relatore evita un aumento degli oneri amministrativi in relazione all'applicazione del regolamento in esame. Nel complesso, il regolamento proposto dovrebbe instaurare la certezza giuridica per i porti e avere un impatto positivo sul corretto funzionamento della rete TEN-T.