PARLAMENTO EUROPEO

2004 *2009*

Commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni

PROVVISOIRIO
2004/0031(COD)

7.12.2004

PROGETTO DI PARERE

della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
(COM(2004)0076 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Relatore per parere: Romano Maria La Russa

BREVE MOTIVAZIONE

La Commissione delle libertà civili, giustizia e affari interni è chiamata ad esprimere il proprio parere sulla proposta di direttiva relativa al miglioramento della sicurezza dei porti. La Commissione LIBE è particolarmente interessata alla materia poiché, nella sua proposta modificata [COM (2004)393], la Commissione europea ha previsto di estendere le misure di sicurezza anche ai traghetti *roll-on/roll-off*, che trasportino passeggeri e/o merci. Come avviene già per il trasporto aereo, quando la direttiva entrerà in vigore, anche i passeggeri dei traghetti saranno controllati prima di poter salire sul mezzo di trasporto. Saranno gli Stati membri a valutare quali tipi di traghetti e in quali porti, sulla base di una valutazione di sicurezza dei porti e di un successivo piano di sicurezza portuale.

La proposta di direttiva costituisce un utile strumento di prevenzione nella lotta europea al terrorismo e fa parte di un pacchetto di misure che prevederanno, a breve, una proposta di direttiva che riguardi tutta la catena intermodale, per garantire la sicurezza lungo tutto il percorso di una merce, dal produttore alla destinazione finale.

La posizione del relatore

Il relatore condivide pienamente l'impianto e la filosofia della direttiva. I piani di sicurezza dei porti avranno una funzione molteplice: non soltanto sarà garantita una maggiore sicurezza contro eventuali attacchi terroristici, ma essi consentiranno anche di rafforzare la lotta all'immigrazione clandestina, al traffico di stupefacenti, alla contraffazione delle merci.
Il relatore condivide l'approccio della Commissione europea, sia per quanto riguarda l'oggetto della direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo di atti illeciti intenzionali, sia per quanto riguarda la possibilità di effettuare delle ispezioni comunitarie per controllare l'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri.
Il relatore condivide la posizione della relatrice della commissione per i Trasporti e il Turismo e del Consiglio che escludono dal campo di applicazione della direttiva "le zone adiacenti del porto", preferendo che siano gli Stati membri a definire la zona portuale di riferimento.
Il relatore auspica che quanto prima la Commissione effettui un'analisi dettagliata dei costi previsti per l'attuazione della presente direttiva e della ripartizione degli stessi fra autorità pubbliche e private.

EMENDAMENTI

La commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione[1]	Emendamenti del Parlamento
Emendamento 1	

[1] Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

Considerando 2

(2) La sicurezza delle persone, degli impianti e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto, nei porti ***e in determinate aree adiacenti,*** deve essere protetta dalle aggressioni e dai loro effetti devastanti. Tale protezione beneficerebbe gli utenti dei trasporti, l'economia e la società in generale.	(2) La sicurezza delle persone, degli impianti e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto, nei porti deve essere protetta dalle aggressioni e dai loro effetti devastanti. Tale protezione beneficerebbe gli utenti dei trasporti, l'economia e la società in generale.

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 2
Considerando 4

(4) Per raggiungere il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali, occorre introdurre misure di sicurezza nei porti. Tali misure non possono limitarsi all'interfaccia nave/porto, ma devono coprire tutto il porto, in modo da proteggere le aree portuali e garantire che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino del miglioramento della sicurezza nelle aree adiacenti. Queste misure devono applicarsi a tutti i porti in cui sono situati uno o più impianti coperti dal regolamento (CE) n. .../... . ..	(4) Per raggiungere il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali, occorre introdurre misure di sicurezza nei porti. Tali misure non possono limitarsi all'interfaccia nave/porto, ma devono coprire tutto il porto, in modo da proteggere le aree portuali e garantire che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino del miglioramento della sicurezza nelle aree adiacenti***, così come definite dagli Stati membri.*** Queste misure devono applicarsi a tutti i porti in cui sono situati uno o più impianti coperti dal regolamento (CE) n. .../... . ..

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 3
Considerando 8

(8) I traghetti roll-on/roll-off sono particolarmente vulnerabili ad atti criminosi, in particolare se trasportano passeggeri e merci. Occorre pertanto adottare misure adeguate in base alla valutazione dei rischi per assicurare che le autovetture e i veicoli	(8) I traghetti roll-on/roll-off sono particolarmente vulnerabili ad atti criminosi, in particolare se trasportano passeggeri e merci. Occorre pertanto adottare misure adeguate in base alla valutazione dei rischi per assicurare che ***i passeggeri,*** le

commerciali destinati a essere trasportati su un traghetto roll-on/roll-off su rotte interne e internazionali non costituiscano un rischio per il traghetto, i passeggeri, l'equipaggio e il carico. Dette misure devono essere adottate nel porto o ai confini del porto prima che le autovetture e i veicoli commerciali salgano sul traghetto, in modo da assicurare il più possibile la fluidità delle operazioni.	autovetture e i veicoli commerciali destinati a essere trasportati su un traghetto roll-on/roll-off su rotte interne e internazionali non costituiscano un rischio per il traghetto, i passeggeri, l'equipaggio e il carico. Dette misure devono essere adottate nel porto o ai confini del porto prima che le autovetture e i veicoli commerciali salgano sul traghetto, in modo da assicurare il più possibile la fluidità delle operazioni.

Motivazione

Le norme di sicurezza e i controlli devono essere estesi anche ai passeggeri dei traghetti, così come avviene per i passeggeri del trasporto aereo.

Emendamento 4
Considerando 8 bis (nuovo)

	(8 bis) L'estensione dei controlli ai traghetti roll-on/roll-off costituisce un utile strumento per la lotta all'immigrazione clandestina, al traffico di stupefacenti e alla contraffazione delle merci.

Emendamento 5
Considerando 10

(10) Gli Stati membri devono approvare valutazioni e piani e controllarne l'attuazione nei loro porti. L'efficacia del controllo di attuazione ***deve essere oggetto di*** ispezioni sotto la supervisione della Commissione.	(10) Gli Stati membri devono approvare valutazioni e piani e controllarne l'attuazione nei loro porti. ***Al fine di garantire*** l'efficacia del controllo di attuazione ***e di evitare distorsione di concorrenza fra gli Stati membri, le ispezioni devono essere effettuate*** sotto la supervisione della Commissione.

Motivazione

Le ispezioni comunitarie garantiscono l'attuazione efficace e omogenea fra gli Stati membri delle misure previste dalla direttiva e permettono che si riducano i casi di possibile distorsione della concorrenza.

Emendamento 6
Considerando 12 bis (nuovo)

(12 bis) L'analisi finanziaria dei costi/benefici prevista dal regolamento (CE) n725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali [1] deve tenere conto anche dei costi che comportano le misure previste dalla presente direttiva e fornire criteri per la ripartizione dei costi fra autorità pubbliche e operatori privati.

---

[1] GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

Motivazione

Nella direttiva manca un quadro finanziario preciso delle misure previste.

Emendamento 7
Articolo 1, paragrafo 1, comma 2

Essa garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino di una sicurezza rafforzata nelle aree portuali ***adiacenti***.	Essa garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino di una sicurezza rafforzata nelle aree portuali .

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 8
Articolo 2, paragrafo 1

1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi di trasporto, nei porti ***e in aree adiacenti aventi un impatto diretto o indiretto sulla sicurezza del porto.***	1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi di trasporto, nei porti.

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 9
Articolo 3, punto 1

1. "porto" o "porto marittimo", un'area terrestre e marittima costituita da impianti e attrezzature tali da consentire principalmente la ricezione di navi, il loro carico e scarico, il magazzinaggio di merci, il ricevimento e la fornitura di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri.	1. "porto" o "porto marittimo", un'area terrestre e marittima***, la cui estensione è definita dagli Stati membri,*** costituita da impianti e attrezzature tali da consentire principalmente la ricezione di navi, il loro carico e scarico, il magazzinaggio di merci, il ricevimento e la fornitura di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri.

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 10
Articolo 7, paragrafo 7, comma 1

7. In particolare, il piano di sicurezza del porto assicura che, in base alla valutazione dei rischi, le autorità nazionali competenti svolgano controlli di sicurezza appropriati sulle autovetture e i veicoli commerciali che si devono imbarcare su traghetti che trasportano anche passeggeri.	7. In particolare, il piano di sicurezza del porto assicura che, in base alla valutazione dei rischi, le autorità nazionali competenti svolgano controlli di sicurezza appropriati sulle autovetture e i veicoli commerciali che si devono imbarcare su traghetti che trasportano anche passeggeri ***e sui passeggeri stessi***.

Motivazione

Le norme di sicurezza e i controlli devono essere estesi anche ai passeggeri dei traghetti, così come avviene per i passeggeri del trasporto aereo.

Emendamento 11
Articolo 10

Articolo 10	***Soppresso***
Commissione per la sicurezza del porto	
1. Gli Stati membri provvedono a che siano istituite commissioni per la sicurezza dei	

porti incaricate di fornire consulenze pratiche nei porti rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva, a meno che la specificità di un porto renda superflua l'esistenza di una commissione siffatta.

2. La composizione della commissione per la sicurezza del porto può variare da un porto all'altro, ma deve sempre rispecchiare le funzioni operative e amministrative esistenti. Le informazioni trattate in funzione dei lavori della commissione sono comunicate esclusivamente alle persone autorizzate.

Motivazione

La Commissione consultiva non è necessaria, sulla base del principio di sussidiarietà.

Emendamento 12
Articolo 14, paragrafo 3, comma 2

Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino.	Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino. ***La Commissione e gli organi competenti degli Stati membri agiscono in modo che le ispezioni rechino i minori disagi possibili ai porti.***

Emendamento 13
Articolo 19 bis (nuovo)

Articolo 19 bis

Relazione di valutazione

Entro tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva e in seguito ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione elaborata sulla base delle informazioni raccolte, anche sulla base dell'articolo 14. Nella relazione la Commissione analizza l'ottemperanza della direttiva da parte degli Stati membri e l'efficacia delle misure prese. Se necessario

formula proposte per misure integrative.

Motivazione

È necessario procedere ad una valutazione periodica della buona applicazione della direttiva per permettere di avere un quadro aggiornato dell'evoluzione dei rischi legati alla sicurezza dei porti.