Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

(COM(2004) 393 def. - 2004/0031 (COD))

(2005/C 120/06)

Il Consiglio, in data 11 giugno 2004, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 5 ottobre 2004, sulla base del progetto predisposto dalla relatrice **BREDIMA-SAVOPOULOU**.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 27 ottobre 2004, nel corso della 412a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 169 voti favorevoli e 6 astensioni.

1. **Introduzione**

1.1 Dopo gli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 e dell'11 marzo 2004, il mondo si è reso conto che con ogni probabilità la guerra al terrorismo è destinata a durare ancora a lungo. Tempo fa la commissaria De Palacio aveva invitato il Comitato economico e sociale europeo a elaborare un parere esplorativo sulla sicurezza dei trasporti. È quindi con soddisfazione che oggi il CESE constata l'adozione, da parte della Commissione, di una serie di orientamenti ([1]) già indicati nel proprio parere in merito a una futura politica UE in materia di sicurezza dei trasporti.

1.2 Facendo seguito a una comunicazione della Commissione relativa al miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi e alla proposta di regolamento relativa al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, il CESE ha elaborato un parere ([2]) in merito alla sicurezza dei terminali portuali.

1.3 Il 30 giugno 2004, il CESE ha adottato un altro parere ([3]), relativo alla proposta di direttiva sul miglioramento della sicurezza dei porti. Tale proposta integra le misure di sicurezza introdotte dal regolamento sul miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, garantendo che l'intero porto sia governato da un sistema di sicurezza.

2. **La proposta della Commissione**

2.1 A seguito dei dibattiti svoltisi in sede di Consiglio sulla proposta di direttiva in merito al miglioramento della sicurezza dei porti, la Commissione propone ([4]) di modificare l'articolo 7 in modo tale che il piano di sicurezza dei porti garantisca, sulla base delle appropriate valutazioni di rischio, l'espletamento di adeguati controlli di sicurezza, da parte delle autorità nazionali competenti, sulle autovetture e sui veicoli commerciali destinati a imbarcarsi su traghetti che trasportano anche passeggeri.

2.2 La proposta si applica ai traghetti roll-on/roll-off (Ro-Ro) sulle rotte interne e internazionali. In quest'ultimo caso la valutazione del rischio sarà frutto di una stretta collaborazione tra gli Stati membri interessati.

3. **Osservazioni generali**

3.1 Il CESE appoggia vigorosamente un approccio equilibrato che garantisca la sicurezza senza impedire il libero corso del commercio. Comprende pertanto le preoccupazioni espresse dalla Commissione nel nuovo ottavo considerando della proposta di direttiva.

3.2 In linea con i suoi precedenti pareri, il CESE concorda pienamente con la proposta di modifica alla proposta di direttiva sul miglioramento della sicurezza dei porti. Benché la sicurezza assoluta sia un obiettivo impossibile da raggiungere, il CESE ribadisce che l'intera catena logistica di trasporti deve essere coperta da misure di sicurezza che non lascino spazio ad alcun anello debole. La priorità in tale contesto andrebbe data al trasporto di passeggeri, per il quale le conseguenze di un atto terroristico sarebbero più pesanti in termini di vite umane.

3.2.1 I traghetti Ro-Ro sono particolarmente vulnerabili agli atti terroristici, soprattutto se trasportano passeggeri: in termini di sicurezza, infatti, le autovetture imbarcate su tali traghetti possono trasformarsi in veri e propri cavalli di Troia.

3.2.2 Servono misure adeguate per sincerarsi che le autovetture e i veicoli commerciali imbarcati su traghetti Ro-Ro non costituiscano un pericolo. Dette misure devono essere adottate nel porto o entro i suoi confini prima che le autovetture e i veicoli commerciali vengano imbarcate sul traghetto, in modo da ridurre al minimo gli ostacoli alla fluidità delle operazioni.

([1]) GU C 61 del 14.3.2003, pag. 174.
([2]) COM(2003) 229 def. – GU C 32 del 5.2.2004, pag. 21.
([3]) COM(2004) 76 def. – GU C 241 del 28.9.2004.
([4]) COM(2004) 393 def.

3.2.3 Vista la natura del carico dei veicoli, i controlli di sicurezza sulle autovetture e sui veicoli commerciali destinati a imbarcarsi su traghetti passeggeri Ro-Ro appaiono problematici. Esperienze pluriennali confermano che il momento più adatto per controllare il carico di questi veicoli è prima dell'imbarco, nell'area portuale, quando cioè si può ricorrere a personale adeguatamente addestrato e a strumenti di sicurezza sofisticati.

3.3 Il CESE desidera richiamare l'attenzione sulle questioni di responsabilità legate ai controlli. Ovviamente la responsabilità dei controlli di sicurezza sulle autovetture e sui veicoli commerciali dovrebbe spettare alle autorità nazionali competenti coinvolte, e non alla nave sulla quale questi veicoli vengono poi imbarcati.

3.4 Quanto all'identificazione dei marinai e del personale portuale coinvolto nei controlli di sicurezza, i requisiti dovrebbero essere applicati in modo pragmatico, evitando cioè di ostacolare le operazioni commerciali in maniera indebita.

3.5 Il CESE osserva che, a seguito della proposta di modifica, la Commissione avvierà, sei mesi dopo la data di applicazione della proposta di direttiva e in cooperazione con le autorità nazionali, una serie di verifiche sugli strumenti usati per sorvegliare l'attuazione dei piani nazionali adottati conformemente alla direttiva. Il CESE sottolinea la necessità che i porti, sia negli Stati membri UE che nei paesi terzi, sappiano adeguarsi in modo sollecito alle nuove misure di sicurezza (codice ISPS) relative ai terminali portuali, entrate in vigore a livello internazionale il 1º luglio 2004.

3.6 Il CESE coglie infine l'occasione per insistere sulla necessità di esaminare quanto prima l'aspetto economico della sicurezza dei porti a livello UE, nonché di sviluppare un approccio armonizzato volto sia a impedire distorsioni di concorrenza tra i porti e tra i modi di trasporto sia, in particolare, a evitare che la situazione dei trasporti di passeggeri peggiori. La Commissione viene invitata a elaborare uno studio globale sull'impatto finanziario della sicurezza dei porti e a studiare uno schema UE per finanziare, ove necessario, le misure di attuazione.

Bruxelles, 27 ottobre 2004.

La Presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Anne-Marie SIGMUND