



PARLAMENTO EUROPEO

2014 - 2019

Commissione per i trasporti e il turismo

2013/0157(COD)

13.5.2015

*****|**

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 – C8-0144/2013 – 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 soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. 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.....	68

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 – C8-0144/2013 – 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 (C8-0144/2013),
 - 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 del 28 novembre 2013²,
 - visto l'articolo 59 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 (A8-0000/2015),
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 GU C (E)327 del 12.11.2013, p. 113.

² GU C (E)114 del 15.4.2014, p. 57.

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" in materia di semplificazione amministrativa siano attuate congiuntamente al presente regolamento. La complessità delle procedure amministrative per lo sdoganamento, causa di ritardi nei porti, costituisce un ostacolo di prim'ordine alla competitività del trasporto marittimo di corto raggio e all'efficienza dei porti dell'Unione.

Or. en

Motivazione

Il regolamento dovrebbe essere valutato e attuato nell'ambito di un approccio più ampio. L'assenza di un mercato interno nel settore del trasporto marittimo costituisce un ostacolo di prim'ordine alla competitività del trasporto marittimo di corto raggio e all'efficienza dei porti.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Facilitando l'accesso al mercato dei servizi portuali a livello dell'Unione e introducendo la trasparenza finanziaria e l'autonomia dei porti marittimi si contribuirà a migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi forniti agli utenti dei porti e a creare un clima più favorevole agli investimenti nei porti, riducendo di

(3) Introducendo la trasparenza finanziaria e l'autonomia dei porti marittimi si contribuirà a migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi forniti agli utenti dei porti e a creare un clima più favorevole agli investimenti nei porti, riducendo di conseguenza i costi per gli utenti dei trasporti e contribuendo a promuovere il

conseguenza i costi per gli utenti dei trasporti e contribuendo a promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e una migliore integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario, stradale e per vie navigabili interne.

trasporto marittimo di corto raggio e una migliore integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario, stradale e per vie navigabili interne.

Or. en

Motivazione

L'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi ai porti della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche, lasciando impregiudicata, tuttavia, la possibilità che gli Stati membri decidano di applicare il presente regolamento anche ad altri porti. I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.

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 **unicamente** ai porti **marittimi** della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche, lasciando impregiudicata, tuttavia, la possibilità che gli Stati membri decidano di applicare il presente regolamento anche ad altri porti. I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.

Motivazione

Occorre precisare che il regolamento si applica unicamente ai porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti.

Emendamento 4

**Proposta di regolamento
Considerando 5**

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

soppresso

Motivazione

L'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame.

Emendamento 5

**Proposta di regolamento
Considerando 6**

Testo della Commissione

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

soppresso

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.

Or. en

Motivazione

Dal momento che l'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame, questo considerando risulta superato.

Emendamento 6

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**

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**

discriminatori, obiettivi e pertinenti ai fini della fornitura di servizi portuali.

sicurezza marittima. Tali requisiti minimi dovrebbero inoltre tener conto dei requisiti ambientali, delle norme sociali nazionali nonché della buona reputazione del prestatore di servizi portuali.

Or. en

Motivazione

L'elenco dei criteri relativi ai requisiti minimi dovrebbe essere esauriente; l'emendamento allinea il considerando al rispettivo articolo. Oltre alle qualifiche professionali, alla sicurezza marittima e alle questioni ambientali, anche le norme sociali dovrebbero svolgere un ruolo nella scelta del prestatore di servizi.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Ciascun prestatore di servizi, in particolare se nuovo sul mercato, dovrebbe dimostrare la propria capacità di erogare servizi a un numero minimo di imbarcazioni avvalendosi del personale e delle attrezzature di cui dispone. Il prestatore di servizi è tenuto ad applicare le disposizioni e le norme pertinenti, incluse le vigenti leggi sul lavoro, i contratti collettivi applicabili e i requisiti di qualità del porto interessato.

Or. en

Motivazione

I prestatori di servizi non dovrebbero fare sistematicamente ricorso a subappalti e, pertanto, dovrebbero assumere personale proprio e possedere le attrezzature necessarie.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 10

PE557.153v01-00

10/70

PR\1060822IT.doc

Testo della Commissione

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 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.

soppresso

Or. en

Motivazione

Tali limitazioni sono dovute a molteplici fattori. Per questo motivo, il considerando è soppresso e sostituito da un considerando più esauriente.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Il sistema portuale dell'Unione è estremamente variegato e comprende numerosi modelli differenti di organizzazione dei servizi portuali. Pertanto, l'adozione di un sistema unico non sarebbe opportuna. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbe avere la possibilità di limitare il numero di prestatori di un servizio portuale laddove le circostanze lo richiedano.

Or. en

Motivazione

È importante sottolineare che il regolamento non intende imporre un sistema unico per i

porti, ma che le circostanze possono richiedere una limitazione del numero dei prestatori di servizi.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte dell'autorità competente ***ed essere pienamente giustificata, al fine di dare alle parti interessate l'opportunità di formulare le loro osservazioni.*** Le eventuali limitazioni devono basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Emendamento

(11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte ***dell'ente di gestione del porto o*** dell'autorità competente. Le eventuali limitazioni devono basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Or. en

Motivazione

Per garantire operazioni portuali efficienti e sicure occorre rafforzare il ruolo e l'autonomia dei porti. L'emendamento allinea il considerando all'articolo 6, che prevede già che gli enti di gestione dei porti possano prendere decisioni in merito alla limitazione del numero di prestatori di servizi.

Emendamento 11

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***

Emendamento

soppresso

contratto.

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

Or. en

Motivazione

Poiché la procedura di selezione dei prestatori di servizi non rientra più nell'ambito di applicazione del regolamento in esame, non è più necessario fare riferimento alla direttiva sulla concessione e ai criteri specifici di tale procedura.

Emendamento 12

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 e sostenibili sotto il profilo ambientale.**

Or. en

Motivazione

I servizi volti a garantire la sicurezza e la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali potrebbero rientrare tra gli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 13

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. 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.

Emendamento

(18) **L'ente di gestione del porto o** le autorità competenti designate in uno Stato membro dovrebbero poter decidere se assicurare esse stesse i servizi portuali o se affidare la fornitura di tali servizi a un operatore interno. Qualora l'autorità competente decida di fornire essa stessa i servizi in parola, la prestazione dei servizi può avvenire mediante agenti impiegati dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti **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 **prestino un servizio portuale in regime di obblighi di servizio pubblico**, 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 **a** vigilanza indipendente.

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto o le autorità competenti possono assumere il ruolo di operatore interno. Qualora la prestazione di servizi rientri nel quadro degli obblighi di servizio pubblico, l'operatore interno dovrebbe limitare le sue attività al porto designato.

Emendamento 14

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 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 11 del 22.03.01, pag. 16.

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. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri e ***dovrebbe tenere pienamente conto dell'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea***. Laddove la conclusione di un contratto di servizio portuale possa comportare il cambiamento dell'operatore di un servizio portuale, ***gli Stati membri dovrebbero esigere che*** l'operatore prescelto ***applichi*** 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 11 del 22.03.01, pag. 16.

Or. en

Motivazione

Il diritto alla contrattazione e alle azioni collettive dovrebbe essere rispettato appieno nel regolamento. L'applicazione della direttiva n. 2001/23/CE del Consiglio dovrebbe essere obbligatoria.

Emendamento 15

**Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) In un settore altamente complesso e pericoloso come quello dei servizi

portuali, la formazione dei nuovi assunti e la formazione continua del personale sono essenziali per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali e la qualità dei servizi. Tutti i lavoratori che accedono al settore portuale dovrebbero aver diritto a una formazione adeguata. Il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione dovrebbe poter mettere a punto orientamenti per la definizione di obblighi in materia di formazione con l'obiettivo di garantire un'elevata qualità dell'istruzione e della formazione dei lavoratori portuali, ridurre al minimo il rischio di incidenti e rispondere alle future esigenze in termini di competenze.

Or. en

Motivazione

Dato l'elevato rischio di incidenti in ambito portuale, è necessario porre in evidenza l'importanza di una formazione adeguata per tutti i dipendenti del settore dei servizi portuali.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) Le evoluzioni del settore marittimo, come l'aumento della dimensione delle imbarcazioni e la sovracapacità, contribuiscono a rafforzare la fluttuazione della domanda di lavoratori portuali. In numerosi porti, ciò ha dato origine a un ricorso sempre più frequente ad accordi di lavoro informali, determinando condizioni di lavoro precarie e contrarie alle norme sociali. Gli Stati membri, in cooperazione con le parti sociali, dovrebbero adottare misure per garantire la continuità dell'occupazione e la protezione sociale

nonostante le fluttuazioni della domanda di lavoratori portuali, conformemente ai principi enunciati nella convenzione dell'OIL sulle ripercussioni sociali dei nuovi metodi di manutenzione nei porti (Convenzione OIL n. 137).

Or. en

Motivazione

L'ammodernamento del settore deve andare di pari passo con la garanzia di condizioni di lavoro sicure.

Emendamento 17

**Proposta di regolamento
Considerando 19 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quater) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero sostenere tutti i modelli di organizzazione del lavoro portuale che garantiscono impieghi di qualità e condizioni di lavoro sicure. Eventuali adeguamenti necessari dovrebbero essere promossi unicamente mediante negoziati tra le parti sociali, e la Commissione dovrebbe tenere debitamente conto dei risultati di tali negoziati.

Or. en

Motivazione

I modelli di organizzazione del lavoro esistenti che funzionano correttamente andrebbero protetti e promossi, tenendo pienamente conto dei risultati del dialogo sociale.

Emendamento 18

**Proposta di regolamento
Considerando 19 quinquies (nuovo)**

(19 quinquies) I datori di lavoro e i sindacati dei lavoratori portuali dovrebbero affrontare tempestivamente e congiuntamente la questione dell'automazione e dell'innovazione tecnologica al fine di garantire la necessaria formazione e riqualificazione e trovare soluzioni condivise per ridurre al minimo gli effetti negativi di tali processi sulla salute e la sicurezza sul lavoro, sull'occupabilità e sulla sicurezza dei posti di lavoro. A tale dialogo dovrebbero partecipare, se del caso, anche le autorità pubbliche e gli enti di gestione laddove siano coinvolti in piani di automazione, innovazione ed espansione.

Or. en

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 20

(20) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e di terminal passeggeri è garantito mediante contratti pubblici di concessione. Si tratta di **contratti** che **rientrano** nel campo di applicazione della direttiva .././... [concessione]. Di conseguenza, il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle disposizioni dei servizi di movimentazione merci e passeggeri, **ma è opportuno che gli Stati membri mantengano la libertà di applicare comunque le disposizioni di tale capo ai due servizi in parola.** Per altri tipi di contratti utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione

(20) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e di terminal passeggeri è garantito mediante contratti pubblici di concessione. Si tratta di **un contratto** che **rientra** nel campo di applicazione della direttiva .././... [concessione]. Di conseguenza, il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle disposizioni dei servizi di movimentazione merci e passeggeri. Per altri tipi di contratti utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei

merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. Tali principi sono pienamente applicabili alla fornitura di qualsiasi servizio portuale.

principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. Tali principi sono pienamente applicabili alla fornitura di qualsiasi servizio portuale.

Or. en

Motivazione

Il capo II non dovrebbe applicarsi ai servizi di movimentazione merci o ai servizi passeggeri.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Il capo II non dovrebbe applicarsi nemmeno al pilotaggio. Dato che l'OMI non intende occuparsi dei sistemi di pilotaggio utilizzati nei vari Stati, appare ingiustificato che lo faccia l'Unione.

Emendamento 21

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 separazione della contabilità dovrebbe essere limitata specificamente alle attività/agli investimenti finanziati con fondi pubblici rispetto agli altri servizi. Il regolamento in esame non dovrebbe introdurre l'obbligo di tenere una contabilità separata per ciascun servizio se il porto riceve fondi pubblici soltanto per un settore specifico.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) I porti marittimi con un fatturato inferiore alla soglia di cui alla direttiva 2006/111/CE della Commissione dovrebbero conformarsi agli obblighi di trasparenza previsti all'articolo 12 del presente regolamento in modo proporzionato, senza essere soggetti a

oneri amministrativi eccessivi.

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 23

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

Testo della Commissione

Emendamento

(22 ter) La Commissione dovrebbe chiarire per iscritto la nozione di aiuti di Stato per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture portuali, tenendo conto della natura non commerciale di tali infrastrutture, legata alla prestazione di servizi di interesse economico generale, nonché delle infrastrutture per l'accesso pubblico e di difesa, che sono accessibili a tutti i potenziali utenti in modo paritario e non discriminatorio, come 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 l'accesso marittimo, i canali navigabili e le opere di difesa. Tali infrastrutture rientrano nella responsabilità dello Stato di rispondere alle esigenze generali della popolazione.

Or. en

Motivazione

Per attrarre investimenti e creare condizioni eque di concorrenza tra i porti, è essenziale definire norme chiare in materia di aiuti di Stato. La Commissione dovrebbe pertanto chiarire quali investimenti infrastrutturali sono soggetti a notifica e quali di per sé non costituiscono un aiuto di Stato.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 22 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 quater) Inoltre, la Commissione dovrebbe, in consultazione con il settore, determinare quale finanziamento pubblico degli investimenti nelle infrastrutture portuali rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione (regolamento generale di esenzione)^{1bis}.

^{1 bis} ***Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).***

Or. en

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

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, ***data la***

(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, ***e i diritti applicati dai prestatori di servizi di pilotaggio, che non***

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.

sono esposti a un'effettiva concorrenza, presentano un rischio maggiore di tariffe abusive. 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 dovrebbe essere più preciso. Occorre chiarire che i diritti non devono essere sproporzionati rispetto al valore economico del servizio erogato.

Emendamento 26

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 sviluppare un profilo commerciale specifico, stabilire un collegamento con l'economia regionale o competere con altri porti, ecc.

Emendamento 27

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 agli enti di gestione del porto di essere più flessibili per quanto riguarda una determinata strategia e il perseguimento della propria strategia economica.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

(26) È necessario che siano disponibili **strutture adeguate** per garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto.

Emendamento

(26) È necessario che siano disponibili **meccanismi adeguati** per garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto.

Or. en

Motivazione

È importante che siano disponibili meccanismi chiari per la consultazione degli utenti del porto.

Emendamento 29

**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 che ogni Stato membro **designi uno o più organismi che forniscano vigilanza indipendente. Gli organismi già esistenti, quali le autorità garanti della concorrenza, i tribunali, i ministeri o i dipartimenti all'interno di ministeri,**

dovrebbero poter essere designati a tal fine, laddove non presentino alcun legame con l'ente di gestione del porto.

Or. en

Motivazione

L'articolo 17 dovrebbe incentrarsi sui meccanismi per la gestione dei reclami e la risoluzione delle controversie piuttosto che sulla creazione di organismi indipendenti di vigilanza. Sono gli Stati membri che dovrebbero organizzare la vigilanza indipendente, a prescindere dalla forma che essa può assumere.

Emendamento 30

**Proposta di regolamento
Considerando 28**

Testo della Commissione

(28) È opportuno che i diversi organismi ***indipendenti di vigilanza*** si scambino informazioni sul loro operato ***e cooperino al fine di garantire un'applicazione uniforme del presente regolamento.***

Emendamento

(28) È opportuno che, ***in caso di controversie o reclami transfrontalieri***, i diversi organismi ***che forniscono vigilanza indipendente cooperino tra di loro e*** si scambino informazioni sul loro operato.

Or. en

Motivazione

È sufficiente prevedere una cooperazione per quanto riguarda soltanto le controversie e i reclami transfrontalieri (articolo 17, paragrafo 4).

Emendamento 31

**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

Emendamento

(29) Al fine di rafforzare la coerenza ***della*** tariffazione ambientale a livello dell'Unione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul

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.

funzionamento dell'Unione europea in relazione alla classificazione comune di imbarcazioni *e* carburanti. *In sede di adozione di tali atti delegati, 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).* *Le classificazioni comuni dovrebbero fungere solo da base per consentire variazioni dei* diritti d'uso dell'infrastruttura portuale *e non dovrebbero 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 alle norme applicabili.* 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.

Or. en

Motivazione

Il potere della Commissione di adottare atti delegati dovrebbe essere rigorosamente limitato. La classificazione comune di imbarcazioni e carburanti dovrebbe essere fissata in linea con le norme internazionali. Le tipologie di operazioni in virtù delle quali possono variare i diritti d'uso dovrebbero essere a discrezione del porto, così come la fissazione di tali diritti.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 30

Testo della Commissione

(30) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione

Emendamento

soppresso

*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 Commissione*¹³.

¹³ *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 33

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

Emendamento

(31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ovvero assicurare **un quadro normativo per l'organizzazione** 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, 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.

regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, secondo il principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Or. en

Motivazione

Questo emendamento rispecchia le modifiche apportate al capo II.

Emendamento 34

**Proposta di regolamento
Considerando 31 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) I rapporti di lavoro nel settore portuale influenzano in maniera significativa le attività e il funzionamento dei porti. Pertanto, il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale dovrebbe poter fornire alle parti sociali dell'UE un quadro per l'eventuale adozione di risultati comuni riguardo alle questioni sociali connesse ai rapporti di lavoro nel settore portuale. La Commissione dovrebbe agevolare e sostenere i negoziati e offrire assistenza tecnica, ove necessario, rispettando al contempo l'autonomia delle parti sociali. Le parti sociali dell'UE dovrebbero avere la possibilità, se lo desiderano, di riferire in merito ai progressi compiuti, in modo che la Commissione possa tener conto dei loro risultati in sede di valutazione degli effetti del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

È essenziale che, nell'attuazione del presente regolamento, si tenga pienamente conto del dialogo sociale e che la Commissione stabilisca un collegamento tra il dialogo sociale e il

regolamento in esame, anche in sede di valutazione degli effetti di quest'ultimo.

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) un quadro normativo definito per
l'accesso al mercato dei servizi portuali;

a) un quadro normativo definito per
l'organizzazione dei servizi portuali;

Or. en

Motivazione

L'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame.

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

(c) dragaggio;

soppresso

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 mantenere accessibile il porto ed è di responsabilità dell'ente di gestione del porto o dell'autorità competente. Pertanto, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi ai servizi di dragaggio (la cui natura è paragonabile a quella dei servizi rompighiaccio, non contemplati dal regolamento in esame).

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Il presente regolamento non pregiudica le strutture portuali che rispettano i principi di cui ai paragrafi 1 bis e 1 ter.

Or. en

Motivazione

È importante sottolineare che il regolamento non intende imporre un sistema unico per i porti, ma che le circostanze potrebbero richiedere una limitazione del numero dei prestatori di servizi.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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, 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;

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 rizzaggio**, 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

I servizi di movimentazione merci dovrebbero includere il "rizzaggio" (fissaggio dei container a bordo delle imbarcazioni).

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 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;**

Or. en

Motivazione

Non in tutti gli Stati membri l'amministrazione e la gestione del traffico portuale sono compito delle autorità portuali.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. "ormeggio", **i servizi di ormeggio o disormeggio necessari a una nave ancorata o altrimenti ormeggiata a riva in un porto o in una via navigabile di accesso al porto;**

Emendamento

6. "ormeggio", **fissaggio di una nave al posto di attracco o alla banchina al fine di immobilizzare l'imbarcazione, in modo da consentire l'imbarco o lo sbarco sicuri di passeggeri, altre persone, merci o carichi;**

Or. en

Motivazione

La definizione di "ormeggio" dovrebbe limitarsi all'ormeggio commerciale al posto di attracco o alla banchina nel porto. L'ormeggio all'interno delle chiuse non costituisce ormeggio commerciale quando, ad esempio, le vie di accesso non sono gestite dai porti.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 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, se tali vie navigabili rientrano nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto**, 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 42

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 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 organismo** 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 potrebbe anche 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 43

**Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 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 ***di qualsiasi altra persona;***

Or. en

Motivazione

L'emendamento intende apportare maggiore chiarezza; l'ultima parte della definizione è ambigua e non contribuisce a chiarire la definizione.

Emendamento 44

**Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 18**

Testo della Commissione

18. "via navigabile di accesso al porto", una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi.

Emendamento

18. "via navigabile di accesso al porto", una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi, ***se tale via navigabile rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto.***

Emendamento 45

**Proposta di regolamento
Capo II – titolo**

Testo della Commissione

Emendamento

Accesso al mercato

Organizzazione dei servizi portuali

Motivazione

L'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame.

Emendamento 46

**Proposta di regolamento
Articolo 3**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3

soppresso

Libera prestazione dei servizi

1. La libera prestazione dei servizi nei porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento si applica ai prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione alle condizioni di cui al presente capo.

2. I prestatori di servizi portuali hanno accesso agli impianti portuali essenziali nella misura necessaria per poter esercitare le loro attività. Le condizioni di accesso sono eque, ragionevoli e non discriminatorie.

Motivazione

L'accesso al mercato non è più oggetto del regolamento in esame.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) la conformità alle norme sociali nazionali;

Or. en

Motivazione

L'elenco dei criteri per i requisiti minimi dovrebbe essere esauriente. Nella selezione dei prestatori di servizi, oltre alle qualifiche professionali e alle questioni ambientali e di sicurezza marittima, occorre tener conto anche della conformità alle norme sociali.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

d ter) la buona reputazione del prestatore di servizi portuali per quanto riguarda il rispetto dei diritti sociali e del lavoro, inclusa la conformità alla normativa nazionale e dell'Unione applicabile e agli accordi di tutela della salute e della sicurezza.

Or. en

Motivazione

La buona reputazione del prestatore di servizi dovrebbe figurare tra i requisiti minimi.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

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 ... * 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.

* **GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.**

Or. en

Motivazione

Si ritiene che 24 mesi sia un periodo di tempo adeguato per l'applicazione del presente regolamento.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. **In deroga all'articolo 3**, l'ente di gestione del porto può limitare il numero di prestatori di un servizio portuale in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni:

Emendamento

1. **Fatti salvi i diversi modelli di organizzazione portuale esistenti**, l'ente di gestione del porto può limitare il numero di prestatori di un servizio portuale in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni

Motivazione

La possibilità di limitare il numero dei prestatori di servizi non dovrebbe imporre un dato modello di organizzazione dei servizi portuali.

Emendamento 51

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**;

Motivazione

Non tutti i porti seguono un piano di sviluppo formale. Inoltre, i piani di sviluppo formali non fanno in genere riferimento al numero massimo di prestatori per un determinato spazio.

Emendamento 52

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

efficace;

Or. en

Motivazione

È opportuno aggiungere "la carenza di spazi litorali" tra le ragioni atte a limitare il numero di prestatori di servizi, in quanto questi ultimi necessitano di spazio sufficiente per condurre le proprie operazioni in acqua in modo sicuro.

Emendamento 53

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 diversi prestatori.

Emendamento 54

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 e sostenibili sotto il profilo ambientale;

Or. en

Motivazione

Un'altra possibile ragione atta a limitare il numero di prestatori di servizi deve riguardare la

sicurezza e le questioni ambientali, al fine garantire la sicurezza generale nei porti.

Emendamento 55

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Qualsiasi limitazione del numero di prestatori di un servizio si basa su una procedura di selezione aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente comunicano a tutte le parti interessate le informazioni concernenti l'organizzazione della procedura di selezione e il termine di presentazione della domanda, nonché tutti i requisiti e i criteri di aggiudicazione corrispondenti.

Or. en

Motivazione

È importante garantire una procedura di selezione equa e trasparente.

Emendamento 56

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

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.

di servizi portuali a una tale autorità, il numero di prestatori non può essere inferiore a due, ***a meno che una delle ragioni di cui al paragrafo 1 non giustifichi una limitazione a un unico prestatore.***

Or. en

Motivazione

Anche se l'ente di gestione è allo stesso tempo l'autorità competente, potrebbe essere necessario limitare a uno solo il numero di prestatori.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 7

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 7

soppresso

Procedura per limitare il numero di prestatori di servizi portuali

1. Eventuali limitazioni al numero di prestatori di un servizio portuale in conformità all'articolo 6 si basano su una procedura di selezione aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente.

2. Se il valore stimato del servizio portuale è superiore alla soglia di cui al paragrafo 3, si applicano le norme relative alla procedura di aggiudicazione, le garanzie procedurali e la durata massima delle concessioni di cui alla direttiva/.... [concessione].

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

portuale.

4. Ai fini del presente regolamento, una modifica sostanziale ai sensi della direttiva/....

5. [concessione] delle disposizioni di un contratto di servizio portuale in corso di validità è considerata un nuovo contratto di servizio portuale e richiede di applicare nuovamente la procedura di cui al paragrafo 2.

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

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

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).**

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 all'articolo 6.

Emendamento 58

**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 essere autorizzato a decidere di imporre obblighi di servizio pubblico per consentire la conduzione di operazioni portuali sicure.

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

(b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti;

Emendamento

b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti, ***ove opportuno su base paritaria;***

Or. en

Motivazione

È opportuno evitare che i prestatori di servizi possano operare selezioni di comodo (ad esempio in base alle dimensioni dell'imbarcazione).

Emendamento 60

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 61

**Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

4. Se l'autorità competente designata in conformità al paragrafo 3 è differente dall'ente di gestione del porto, essa esercita le competenze di cui **agli articoli 6 e 7** per quanto riguarda la limitazione del numero di prestatori di servizi portuali sulla base degli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento

4. Se l'autorità competente designata in conformità al paragrafo 3 è differente dall'ente di gestione del porto, essa esercita le competenze di cui **all'articolo 6** per quanto riguarda la limitazione del numero di prestatori di servizi portuali sulla base degli obblighi di servizio pubblico.

Or. en

Emendamento 62

**Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 6**

Testo della Commissione

6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità competente può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di un anno, durante il quale l'autorità competente può avviare una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali **in conformità all'articolo 7** o applicare l'articolo 9.

Emendamento

6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità competente può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di un anno, durante il quale l'autorità competente può avviare una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali o applicare l'articolo 9.

Le azioni collettive non sono ritenute

interruzioni dei servizi portuali che giustificano l'adozione di misure di emergenza.

Or. en

Motivazione

Il diritto alla contrattazione e alle azioni collettive dovrebbe essere rispettato appieno nel regolamento.

Emendamento 63

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. ***Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)***, l'autorità competente può decidere di prestare ***in proprio*** un servizio portuale ***in regime di obblighi di servizio pubblico o di imporre tali obblighi direttamente a*** un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna. In questo caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.

Emendamento

1. ***L'ente di gestione del porto o*** l'autorità competente può decidere di prestare un servizio portuale ***in proprio*** o ***attraverso*** un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna. In questo caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbe essere in grado di prestare un servizio specifico in proprio, alle stesse condizioni di altri prestatori, o in regime di obbligo di servizio pubblico.

Emendamento 64

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 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 **di cui trattasi**.

Or. en

Motivazione

L'ente di gestione del porto o l'autorità competente potrebbe agire come operatore interno.

Emendamento 65

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

Emendamento

3. **Nei casi di cui all'articolo 8**, l'operatore interno si limita a fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura del servizio portuale.

Or. en

Motivazione

L'attività dell'operatore interno dovrebbe essere circoscritta al rispettivo porto se il servizio è fornito in regime di obbligo di servizio pubblico.

Emendamento 66

**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 nazionali e dell'Unione che prevedono accordi collettivi tra le parti sociali, gli **Stati membri esigono** che il prestatore di servizi portuali, qualora tale prestatore sia differente dal prestatore storico di servizi portuali **e quest'ultimo cessi le proprie operazioni commerciali**, 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

Gli Stati membri devono garantire un livello adeguato di protezione sociale. L'applicazione della direttiva 2001/23/CE dovrebbe essere obbligatoria.

Emendamento 67

Proposta di regolamento
Articolo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 10 bis

Tutela della formazione e del lavoro

1. Il datore di lavoro provvede affinché i suoi dipendenti ricevano la formazione necessaria per acquisire una buona conoscenza delle condizioni in cui è condotto il loro lavoro e siano adeguatamente formati per affrontare i rischi che il lavoro può comportare. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che tale principio sia applicato in modo adeguato.

2. Nel pieno rispetto dell'autonomia delle

parti sociali, il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione è invitato a sviluppare linee guida per la definizione dei requisiti di formazione onde prevenire gli incidenti e garantire il massimo livello di sicurezza e di salute per i lavoratori portuali. Tali requisiti di formazione sono regolarmente aggiornati al fine di ridurre in modo continuativo il verificarsi di infortuni sul lavoro.

3. Gli Stati membri, in piena collaborazione con le parti sociali, prendono provvedimenti al fine di istituire accordi che assicurino un equilibrio tra la fluttuazione della domanda di lavoro portuale e la flessibilità richiesta dalle operazioni portuali, da un lato, e la continuità e la tutela dell'occupazione, dall'altro.

Or. en

Motivazione

È molto importante garantire che i lavoratori siano dotati di una formazione adeguata basata su requisiti aggiornati. È altrettanto importante che le parti sociali, attraverso il dialogo sociale, partecipino all'elaborazione dei requisiti di sicurezza.

Emendamento 68

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, **fatta eccezione per l'articolo 10 bis**, e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 non si applicano ai servizi di movimentazione merci, ai servizi passeggeri **e al pilotaggio**.

Or. en

Motivazione

Date le considerevoli implicazioni in termini di sicurezza, l'Organizzazione marittima internazionale non intende essere coinvolta nella certificazione o nella concessione di licenze ai piloti o nei sistemi di pilotaggio utilizzati in vari Stati. Non è quindi opportuno che il capo II si applichi al pilotaggio, tranne che per la formazione, che dovrebbe riguardare tutti i servizi.

Emendamento 69

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 **o di dragaggio** mantiene la contabilità relativa a **tali servizi 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 a servizi e investimenti specifici finanziati con fondi pubblici rispetto agli altri servizi. Il regolamento in esame non dovrebbe introdurre l'obbligo di istituire una contabilità separata per ciascun singolo servizio se il porto riceve fondi pubblici solo in un settore specifico. In quanto al dragaggio, sebbene tale attività non sia da considerarsi un servizio portuale, essa deve soddisfare i requisiti di trasparenza.

Emendamento 70

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**

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

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

decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.

Or. en

Motivazione

L'emendamento mira a garantire coerenza con l'articolo 17.

Emendamento 71

**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

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

Emendamento 72

**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**

Emendamento

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno **soggetto a un obbligo di**

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.

servizio pubblico, i diritti *per i servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza nonché i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, 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

Questo articolo deve essere più preciso e includere il pilotaggio, che è esentato dal capo II.

Emendamento 73

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***, 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.

Emendamento

3. ***In caso di reclamo formale o*** 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.

Or. en

Motivazione

Le informazioni di cui trattasi dovrebbero essere rese disponibili solo in caso di reclamo

formale e su richiesta.

Emendamento 74

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 definiti in modo autonomo dagli enti di gestione dei porti sulla base della loro strategia commerciale e del loro piano di investimenti, 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 75

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,

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***, riservate, ***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

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.***

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 conformemente alla sua strategia aziendale e alle sue pratiche commerciali, non solo quelle in relazione agli utilizzatori frequenti.

Emendamento 76

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

Emendamento

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 ***e*** carburanti sulla base della quale possono variare i diritti d'uso dell'infrastruttura.

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 le norme 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 77

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 ***in modo trasparente*** 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. ***L'ente di gestione del porto, non è tenuto a rivelare differenziazioni delle tariffe risultanti da singole negoziazioni.***

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 78

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***

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 nonché informazioni ***sul*** livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e la metodologia utilizzata per fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per quanto

fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per quanto riguarda le strutture e i servizi cui questi oneri si riferiscono.

riguarda le strutture e i servizi cui questi oneri si riferiscono.

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 79

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 adeguati per la consultazione degli utenti. 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 garantire l'adeguata consultazione degli utenti. Tuttavia, dovrebbe spettare al porto la decisione sulle modalità di messa in atto di tale consultazione, che può avvenire attraverso il comitato degli utenti del porto o tramite altri accordi.

Emendamento 80

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 modifiche sostanziali dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale**. **I prestatori di servizi portuali forniscono agli utenti del porto informazioni adeguate** in merito alla struttura **dei diritti dei servizi portuali**. Prima di fissare i diritti per i servizi portuali, **gli operatori interni che prestano servizi nel quadro di un obbligo di servizio pubblico e** i prestatori di servizi portuali, di cui **all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)**, consultano con cadenza annuale **gli** utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. L'ente di gestione del porto mette a disposizione **meccanismi adeguati** per tali consultazioni ed è informato in merito ai risultati delle stesse dai prestatori di servizi portuali.

Or. en

Motivazione

Gli utenti portuali dovrebbero essere informati circa la struttura dei diritti dei servizi portuali. I prestatori di servizi nel quadro di un obbligo di servizio pubblico dovrebbero consultare gli utenti con regolarità. Per quanto riguarda i diritti d'uso dell'infrastruttura, è opportuno che gli utenti siano informati solo in merito alla struttura dei diritti e siano consultati in caso di modifiche sostanziali.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. L'ente di gestione del porto consulta

Emendamento

1. L'ente di gestione del porto consulta

regolarmente le parti interessate, quali imprese stabilite nel porto, prestatori di servizi portuali, operatori di navi, proprietari di carichi, operatori dei trasporti terrestri e pubbliche amministrazioni che operano nell'area portuale, in merito ai seguenti aspetti:

regolarmente le parti interessate, quali imprese stabilite nel porto, prestatori di servizi portuali, operatori di navi, proprietari di carichi, operatori dei trasporti terrestri, pubbliche amministrazioni e **rappresentanti dei lavoratori** che operano nell'area portuale, in merito ai seguenti aspetti:

Or. en

Motivazione

Anche i rappresentanti dei lavoratori dovrebbero essere consultati tra le altre parti interessate.

Emendamento 82

Proposta di regolamento Articolo 17 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Organismo indipendente **di vigilanza**

Vigilanza indipendente

Or. en

Motivazione

L'articolo in esame impone agli Stati membri di garantire la presenza di un meccanismo di reclamo indipendente. Esso tuttavia lascia agli Stati membri la libertà di individuare gli organismi competenti per il trattamento dei reclami e di definire tale meccanismo.

Emendamento 83

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché **siano in vigore meccanismi efficaci per gestire i reclami** in tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di

applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro.

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

Emendamento 84

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 alle* 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

L'obiettivo della vigilanza dovrebbe essere quello di trattare i reclami e non di controllare l'attuazione di questo specifico regolamento.

Emendamento 85

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

Gli utenti dei porti devono essere pienamente informati su come e dove presentare reclami.

Emendamento 86

**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

È opportuno che gli Stati membri cooperino in caso di controversie transfrontaliere. Tuttavia non è necessaria una rete istituzionalizzata di organismi di vigilanza indipendente.

Emendamento 87

**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 organismo 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.

Or. en

Emendamento 88

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

Testo della Commissione

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.*

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

La funzione degli organismi di vigilanza indipendente consiste nel comporre le controversie, non nel formulare pareri su questo specifico regolamento.

Emendamento 89

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

Testo della Commissione

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

Emendamento

7. Quando si occupa di reclami o controversie, *il pertinente organismo di vigilanza* indipendente può consultare *gli* utenti del porto *interessati da tali reclami*

interessato.

o controversie.

Or. en

Motivazione

L'emendamento mira a garantire coerenza con l'articolo 15.

Emendamento 90

**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

Emendamento 91

**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 *...** e *provvedono a dare immediata notifica di* ogni eventuale modifica *successiva* degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito Internet l'elenco *dei pertinenti* organismi.

** GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.*

Motivazione

24 mesi è un periodo di tempo adeguato per l'applicazione del regolamento in esame.

Emendamento 92**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

È opportuno che gli Stati membri cooperino in caso di controversie transfrontaliere. Tuttavia non è necessaria una rete istituzionalizzata di organismi di vigilanza indipendente.

Emendamento 93

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un organo di appello indipendente dalle parti

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.

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

L'emendamento mira a garantire coerenza con l'articolo 17.

Emendamento 94

Proposta di regolamento Articolo 20

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

** GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.*

Or. en

Motivazione

24 mesi è un periodo di tempo adeguato per l'applicazione del regolamento in esame.

Emendamento 95

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 dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. 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.***

Or. en

Emendamento 96

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 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.***

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

L'emendamento consegue alla soppressione dell'articolo 18.

Emendamento 97

**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 ***vengono presentate relazioni periodiche*** al Parlamento europeo e al Consiglio. ***Entro quattro anni dall'entrata in vigore*** del ***presente*** regolamento ***la Commissione presenta una prima relazione e, successivamente, relazioni periodiche a cadenza triennale corredate***, se del caso, di proposte pertinenti. ***Le relazioni della Commissione tengono conto degli eventuali progressi realizzati dal comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione.***

Or. en

Emendamento 98

**Proposta di regolamento
Articolo 25 – comma 2**

Testo della Commissione

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

Emendamento

Si applica a decorrere ***da ...*** * .

* ***GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.***

Or. en

Motivazione

24 mesi è un periodo di tempo adeguato per l'applicazione del regolamento in esame.

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 aiutandoli ad affrontare i cambiamenti dei requisiti nei settori della logistica e dei trasporti.

I principali obiettivi della proposta includono 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 va quindi considerato in combinazione con la direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione.

Un'importante condizione per una concorrenza leale tra i porti a parità di condizioni è un quadro chiaro sulla normativa in materia di aiuti di Stato. La Commissione è attualmente impegnata nella revisione del campo di applicazione del regolamento di esenzione per categoria onde includervi criteri di infrastruttura portuale entro il dicembre 2015.

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, soprattutto sotto l'aspetto della trasparenza finanziaria, il relatore desidera proporre una serie di emendamenti finalizzati a migliorarla.

Il campo di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere soltanto i servizi portuali offerti direttamente agli utenti. Pertanto il dragaggio viene soppresso dalla lista dei servizi, in quanto non si tratta di un servizio offerto a singoli utenti bensì di un lavoro di manutenzione volto a garantire l'accessibilità del porto.

Il relatore riconosce che attualmente sono in atto vari sistemi di organizzazione dei porti e dei servizi portuali. Al fine di non prescrivere un modello unico, il relatore elimina dal capo II le

disposizioni relative all'accesso al mercato. Il capo modificato si riferisce all'organizzazione dei servizi portuali con le disposizioni in materia di requisiti minimi, limitazione del numero di prestatori di servizi, servizi soggetti all'obbligo di servizio pubblico e salvaguardie sociali.

Le disposizioni sociali che disciplinano il sistema di lavoro portuale non sono state inserite nel regolamento in esame e sono attualmente oggetto di discussione in seno al comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione, la cui attività è stata avviata il 19 giugno 2013. Il relatore ritiene tuttavia importante prendere una posizione chiara contro il lavoro informale e a favore del miglioramento della formazione e della sicurezza delle condizioni lavorative. Il rispetto delle norme sociali nazionali è aggiunto come uno dei criteri minimi. Inoltre, è opportuno che gli Stati membri garantiscano i diritti dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese o stabilimenti.

Il relatore ritiene che, oltre alle carenze di spazio portuale a terra e ai casi di obblighi di servizio pubblico, anche le carenze di spazio nell'acqua e le dimensioni del mercato debbano essere 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 o l'autorità competente abbia la facoltà di decidere in tal senso.

A causa dell'elevata importanza che riveste il pilotaggio per la sicurezza delle operazioni portuali, il relatore ritiene che tale servizio non dovrebbe rientrare nel capo II.

Per quanto riguarda i diritti d'uso dell'infrastruttura, il relatore ha modificato la proposta in modo da consentire all'ente di gestione del porto di fissare i diritti in modo autonomo secondo la sua strategia aziendale. A tal fine, il relatore propone di limitare il potere della Commissione di adottare atti delegati alla classificazione delle imbarcazioni e dei carburanti. 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.

Gli emendamenti proposti aumentano inoltre le possibilità di negoziati commerciali tra l'ente di gestione del porto e gli utenti del porto, rispettando al contempo determinati principi fondamentali in materia di trasparenza.

Il relatore è favorevole all'idea di consultare gli utenti del porto in modo adeguato. 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 all'organismo indipendente di vigilanza per spostare l'attenzione dall'istituzione di tale organismo al suo compito, che consiste nel fornire un meccanismo di reclamo indipendente. È necessario che tutti gli utenti siano informati e abbiano la possibilità di presentare un reclamo a un organismo indipendente. Egli chiarisce che gli organismi esistenti possono fungere da organismo di questo tipo senza alcuna aggiunta di oneri burocratici.

Per tenere conto di un calendario realistico, comprendendo al contempo l'importanza di una rapida attuazione, il relatore ha allineato la data di entrata in vigore del regolamento al

periodo di 24 mesi proposto dal Consiglio.

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.