

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI VENERDÌ 12 MARZO 1993

Risoluzione
sullo sviluppo dei traffici marittimi e della portualità nei
mari Adriatico e Ionio

Annunziata il 20 aprile 1993

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la proposta di risoluzione presentata dall'onorevole Sarlis sui trasporti marittimi e sui porti comunitari del Mar Adriatico e dello Ionio (B3-0881/92),

vista la Dichiarazione sui porti e i trasporti marittimi dell'Adriatico e dello Ionio adottata dalla commissione per i trasporti e il turismo a Napoli il 18 marzo 1992 al termine di un'Audizione pubblica (1) cui hanno partecipato i ministri dei trasporti della repubblica di Slovenia, della repubblica di Croazia, della

repubblica federata del Montenegro, della repubblica di Albania, nonché numerose rappresentanze dei porti greci, italiani e dei paesi terzi che si affacciano su tali mari,

viste le sue risoluzioni del 16 novembre 1988 su una politica portuale europea (2), del 13 dicembre 1990 sullo sviluppo della politica comune dei trasporti nella prospettiva del completamento del mercato interno (3), del 9 luglio 1991 su trasporti combinati nella CEE: una situazione in movimento (4), del 12 giugno

(1) PE 200.286/def. e PE 201.331.

(2) G.U. n. C 326 del 19 dicembre 1988, pag. 61.

(3) G.U. n. C 19 del 28 gennaio 1991, pag. 61.

(4) G.U. n. C 240 del 16 settembre 1991, pag. 64.

1992 sui trasporti nel Mediterraneo (5), del 12 giugno 1992 sull'orizzonte 2000: trasporti in Europa (6),

vista la sua risoluzione del 15 dicembre 1992 sui trasporti su strada, ferroviari e aerei ostacolati dalla guerra nella ex Jugoslavia (7),

viste le direttive di negoziato del Consiglio alla Commissione per la conclusione di un protocollo finanziario CEE-Slovenia (8),

viste le decisioni adottate a Maastricht il 10 dicembre 1991 e in particolare l'articolo 75 relativo ai trasporti, gli articoli 129 B, C e D relativi alle reti transeuropee nonché l'articolo 130 D relativo alla creazione di un fondo di coesione,

viste le proposte della Commissione per fornire all'Unione i mezzi per realizzare le proprie ambizioni (COM(92) 2000-2001 - pacchetto Delors II) e la propria risoluzione del 10 giugno 1992 sulla comunicazione della Commissione « Dall'Atto unico al dopo Maastricht - i mezzi per realizzare le nostre ambizioni » (9),

viste le sue precedenti risoluzioni sulle catastrofi marittime dopo il 1978, in particolare quelle del 18 aprile 1991 sulle catastrofi marittime di Genova e Livorno (10), del 16 settembre 1992 sui danni ambientali causati dalle immissioni in mare di idrocarburi provenienti da navi (11), del 17 dicembre 1992 su un incidente al largo di La Coruña e conseguente marea nera (12) e del 21 gennaio 1993 sul disastro della petroliera Braer (13), nonché il

(5) G.U. n. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 250.

(6) *Idem*, pag. 246.

(7) Processo verbale della seduta del 15 dicembre 1992, parte seconda, punto 1, b).

(8) PE 203.105.

(9) G.U. n. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 74.

(10) G.U. n. C 129 del 20 maggio 1991, pag. 132.

(11) G.U. n. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 80.

(12) Processo verbale della seduta del 17 dicembre 1992, parte seconda, punto 6, a).

(13) Processo verbale della seduta del 21 gennaio 1993, parte seconda, punto 1.

suo parere del 26 ottobre 1990 sulla proposta di regolamento del Consiglio che istituisce un registro navale comunitario (14),

vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A3-0067/93),

A. considerando che il bacino dell'Adriatico e dello Ionio ha un indubbio interesse comunitario in quanto comprende due Stati membri: Italia e Grecia,

B. considerando che quest'area assolve a una funzione strategica per le relazioni esterne della Comunità attraverso la regione balcanica fino alle repubbliche della Comunità di Stati Indipendenti (CSI) che si affacciano sul Mar Nero, per la sua centralità nel Mediterraneo e le comunicazioni con l'Estremo Oriente,

C. considerando che il corridoio Adriatico-Ionio è ora composto da sei Stati rivieraschi (Italia, Grecia, Albania, Serbia-Montenegro, Croazia e Slovenia), con una popolazione complessiva di 94,1 milioni di abitanti,

D. considerando che le mutate condizioni geopolitiche del continente a partire dal 1989 hanno avuto profonde ripercussioni anche nel corridoio Adriatico-Ionio, aprendo nuove possibilità di sviluppo nel sistema delle comunicazioni,

E. considerando che in vista di una seconda Conferenza paneuropea sulle infrastrutture di trasporto prevista per fine 1993/inizio 1994 dovrà essere approfondito lo sviluppo del sistema di comunicazione fra l'area sud-est della Comunità, le regioni centro-danubiane e del Mar Nero, nonché lo sviluppo delle comunicazioni marittime del Mediterraneo, tenendo presente la funzione di riequilibrio che tale scelta può assolvere nei confronti dell'area dei porti anseatici del cosiddetto *Northern Range*,

(14) G.U. n. C del 26 novembre 1990, pag. 659.

F. considerando gli sviluppi della crisi jugoslava, che fanno purtroppo supporre un processo di pacificazione lungo e difficile, con conseguenze negative anche nelle relazioni economiche e negli scambi commerciali fra le diverse repubbliche e fra queste e il resto della regione balcanica,

G. considerando che la Grecia, che è lo Stato della regione maggiormente esposto agli effetti della ex Jugoslavia, rischia un pesante isolamento nella rete di comunicazioni con il resto della Comunità se non vengono individuate con urgenza alternative valide,

H. considerando la necessità della realizzazione di una rete transeuropea fra Italia, Grecia e regioni balcaniche precisamente come valida e urgente alternativa al sistema di collegamento della Grecia con il resto dell'Europa,

I. considerando che nell'elaborazione da parte della Commissione del « Master Plan » relativo a una rete comunitaria dei porti si dovrà perciò considerare il potenziamento della comunicazione intracomunitaria fra la Grecia e l'Italia rafforzando i collegamenti fra i porti dei rispettivi paesi secondo le diverse specializzazioni dei traffici e del flusso passeggeri che ci sono o che potrebbero essere create,

J. considerando che una soluzione positiva della situazione in Medio Oriente permetterà di intensificare le rotte intercontinentali con l'Estremo Oriente, consentendo l'ingresso nel Mediterraneo delle grandi portacontainer giramondo di 4ª generazione, organizzando in transhipment il collegamento con i porti dell'alto Adriatico,

K. considerando la necessità di rilanciare altresì le rotte di navigazione coi porti dell'area del Mar Nero, il cui potenziamento può costituire nel breve e medio periodo un valido completamento ai

già programmati sistemi di collegamento terrestri fra i paesi della Comunità e l'Est europeo, comprese le repubbliche della CSI,

L. considerando che la necessità di una maggiore integrazione dei porti adriatici e ionici, al fine di accrescerne il grado di efficienza e competitività a livello comunitario, rende indilazionabile e urgente, soprattutto per i porti italiani, l'adozione di un piano dei porti finalizzato a una maggiore concentrazione di risorse finanziarie pubbliche, nonché una riforma delle gestioni portuali,

M. considerando l'importanza per la regione in questione della protezione dell'ambiente e della sicurezza in mare, visto l'alto numero di passeggeri trasportati nonché la particolare configurazione dell'Adriatico,

N. considerando le nuove opportunità che possono derivare dalla liberalizzazione del cabotaggio marittimo soprattutto per i traffici ship-coast sulle rotte Adriatico-Ionio, attraverso una politica comunitaria positiva del trasporto marittimo e l'adozione del registro comunitario EUROS,

O. considerando le visite effettuate da una delegazione della commissione per i trasporti e il turismo dal 17 al 20 giugno 1992 ai porti di Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona (Italia); nonché dal relatore dal 18 al 21 settembre 1992 ai porti del Pireo, Patrasso e Igoumenitza (Grecia), dal 2 al 3 ottobre 1992 ai porti di Brindisi, Taranto e Bari (Italia) e dal 28 al 29 gennaio 1993 ai porti di Capodistria-Koper (Slovenia) e Fiume-Rijeka (Croazia),

P. considerando la possibilità di convogliare, mediante il potenziamento della navigazione marittima, parte del traffico terrestre regionale sul cabotaggio e notevoli flussi del traffico europeo Nord-Sud sul traffico marittimo,

Politiche di sviluppo nel corridoio Adriatico-Ionio.

1. invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri interessati ad adoperarsi, in collaborazione con il Parlamento europeo, affinché il corridoio Adriatico-Ionio diventi un vero e proprio « sistema integrato marittimo e portuale » di interesse comunitario;

2. ritiene che il « Master Plan » dei porti europei in corso di elaborazione da parte della Commissione debba individuare, in accordo con i governi greco e italiano, i porti di interesse comunitario e nazionale sui quali concentrare le risorse finanziarie e potenziare le infrastrutture terrestri di collegamento con la grande viabilità; l'impostazione intermodale delle reti transeuropee di trasporto deve essere tale da consentire che il traffico per idrovia e su rotaia acquisti anche in queste regioni la priorità rispetto al traffico su strada e aereo;

3. ritiene indispensabile che si proceda, in accordo con le autorità competenti degli Stati rivieraschi, a un'armonizzazione delle norme che regolano la navigazione marittima, a una standardizzazione dei servizi portuali, a una più stretta integrazione dei servizi telematici, alla progressiva armonizzazione delle tariffe e degli importi dei diritti portuali, delle norme di sicurezza a bordo delle navi, e nelle operazioni portuali di imbarco e sbarco, nonché dell'impiego di rimorchi e imposizione di diritti portuali sui rimorchi;

4. considera indispensabile dare immediata attuazione ai programmi di potenziamento e di riorganizzazione delle infrastrutture portuali del versante italiano procedendo

alla riorganizzazione gestionale del molo VII del porto di Trieste;

alla riorganizzazione delle infrastrutture del porto di Venezia mediante il tra-

sferimento delle attività di Marittima nelle aree portuali di Marghera;

al dragaggio del porto-canale di Ravenna per assicurare la piena navigabilità dello scalo portuale; alla realizzazione della nuova statale E 55 per garantire il collegamento con la grande viabilità internazionale,

al completamento dei lavori di collegamento con la rete viaria dello scalo portuale di Ancona;

alla piena utilizzazione a fini portuali delle nuove infrastrutture realizzate nel porto di Bari, nonché al raddoppio della strada statale Ofantina;

al potenziamento ferroviario dei collegamenti del porto di Brindisi; al completamento delle opere portuali di Taranto; alla realizzazione di un centro intermodale funzionale ai porti di Brindisi e Taranto;

5. per quanto riguarda i porti greci, ritiene di prioritaria importanza che

vengano assicurate le risorse finanziarie per garantire l'avvio dei programmi di potenziamento dei porti di Patrasso e di Igoumenitza e di altre località della Grecia occidentale, con la relativa realizzazione delle nuove vie di comunicazione con Atene, Volos, Kalamata e Salonicco;

vadano attuati i progetti di collegamento della rete ferroviaria fra Patrasso e Atene attraverso una linea dallo stesso scartamento di quello della linea Atene-Salonicco-estero e fra Igoumenitza e la Grecia settentrionale;

vadano attuati i progetti di collegamento della rete autostradale fra Igoumenitza e Salonicco, tra Igoumenitza e Volos e sulla Igoumenitza-Patrasso-Kalamata;

6. considera che nell'ambito dei negoziati per gli accordi di cooperazione economica e commerciale della Comunità europea con le repubbliche della ex Jugo-

slavia e di quello già stipulato con l'Albania e per i relativi protocolli finanziari si debbano confrontare

i programmi di sviluppo del porto di Capodistria in Slovenia, con priorità alla riorganizzazione dell'attuale collegamento viario con Trieste e con l'autostrada per Lubiana;

le scelte di potenziamento del porto di Fiume, privilegiando il completamento dell'autostrada per Zagabria;

i programmi di sviluppo dei porti di Bar e Durazzo verificando il sistema dei collegamenti con le regioni interne;

il piano dei collegamenti terrestri con i rispettivi porti al fine di assicurarne una rapida ed efficiente accessibilità;

7. invita le autorità competenti a livello comunitario e degli Stati a coordinare i programmi di espansione dei singoli porti al fine di evitare la dispersione di ingenti risorse finanziarie pubbliche e la conseguente sottoutilizzazione di significative infrastrutture e impianti in area portuale;

8. ritiene che si debba prevedere la creazione e/o il potenziamento dei centri interportuali o intermodali con facile accessibilità alle grandi reti di comunicazione per favorire lo sviluppo dei trasporti combinati e dei traffici specializzati;

9. considera che anche nell'ambito delle reti transeuropee dei trasporti si debbano prevedere programmi di infrastrutture coerenti con l'interesse europeo dell'area in questione, anche in funzione quindi del potenziamento nell'attraversamento dei valichi alpini per il traffico in transito, nel rispetto dei recenti accordi stipulati con Austria, Svizzera e Slovenia;

10. ritiene che vadano emanate, a livello nazionale e in particolare dai governi italiano e greco, disposizioni compatibili con le norme legislative comuni-

tarie sulla libera concorrenza che prevedano

una nuova definizione delle funzioni dell'autorità portuale preposta alla gestione dei porti;

una riduzione della presenza pubblica nella gestione delle attività portuali di sbarco e imbarco e manipolazione delle merci;

una pluralità di soggetti imprenditoriali nelle operazioni portuali e nella movimentazione e manipolazione delle merci, nonché una razionalizzazione dei servizi collaterali;

la tutela delle condizioni di lavoro e di sicurezza dei lavoratori portuali;

11. sottolinea la necessità di incentivare tutte le forme di collaborazione per rafforzare e rendere più efficiente e meno costoso il sistema di traghetti fra la Grecia e l'Italia, in particolare fra i porti di Brindisi, Bari e Ancona e quelli di Patrasso, Igoumenitza e Durazzo;

12. richiama l'attenzione sulla necessità anche per il bacino in questione di promuovere uno sviluppo sostenibile e compatibile con la qualità dell'ambiente, in particolare marino: un probabile aumento dei traffici non dovrà compromettere in alcun caso la protezione dell'ambiente e la sicurezza in mare; inoltre per quanto riguarda i trasporti di merci nocive per l'ambiente e di per se stesse pericolose, è necessario che anche in queste regioni la Comunità europea assicuri il più rigoroso rispetto delle disposizioni delle convenzioni IMO e MARPOL;

13. insiste a questo proposito sulla necessità di un'armonizzazione verso gli standard più elevati a livello comunitario dei controlli nei porti e per le zone costiere, nonché di un aumento degli standard di sicurezza nella navigazione, prevedendo l'adozione di sistemi come il *Vessels Traffic System* (VTS), e per la costruzione navale, sottolineando a questo proposito il ruolo indispensabile delle tecnologie più avanzate;

14. ritiene che si debba procedere, nell'ambito della funzione di servizio pubblico svolta dai collegamenti di traghetto passeggeri, ad una politica tariffaria che coinvolga anche il servizio ferroviario, in vista della creazione di una tariffa comune di tipo intermodale e che inoltre tra gli Stati membri non si debbano porre ostacoli alla libera prestazione di servizi marittimi tra i porti della regione da parte degli armatori della Comunità nei confronti di altri armatori esercenti navi battenti bandiera comunitaria facendo riferimento alle restrizioni alla libera concorrenza imposte da talune Convenzioni internazionali (COTIF, ecc.);

15. ritiene necessario valorizzare maggiormente le « zone franche portuali » esistenti nei porti di Trieste, Venezia, Astakos e dei porti delle repubbliche della ex Jugoslavia, per la funzione positiva che possono assolvere nella intensificazione degli scambi commerciali a livelli competitivi;

Reperimento delle risorse finanziarie.

16. invita le diverse istituzioni coinvolte nello sviluppo del corridoio Adriatico-Ionio a mettere a disposizione, nel rispetto del principio di sussidiarietà, le risorse finanziarie necessarie per il complesso delle iniziative legate al potenziamento delle infrastrutture portuali, al sistema di collegamento con le reti viaria, ferroviaria, fluviale e multimodale, nonché all'istituzione di centri intermodali previsti e qualificati dal piano;

17. in particolare, individua nell'ordine gli strumenti finanziari seguenti:

i finanziamenti previsti dai governi italiano e greco;

l'utilizzazione dei fondi previsti dal bilancio della Comunità per i diversi pro-

grammi che hanno attinenza con lo sviluppo dei trasporti, in particolare:

a) il nuovo fondo di coesione previsto dal trattato di Maastricht che interessa la Grecia,

b) l'utilizzazione di parte dei fondi strutturali da parte delle regioni comunitarie adriatiche facenti parte dell'obiettivo 1,

c) il ricorso agli strumenti finanziari per l'ambiente (es. LIFE) (15),

d) il finanziamento ad hoc del Piano per il sistema Adriatico-Ionio,

e) le possibilità offerte dagli interventi della BEI, (anche alla luce del recente accordo finanziario tra la BEI e l'EFTA);

i finanziamenti previsti per i trasporti nell'ambito della rinegoziazione degli accordi di cooperazione economica e commerciale con le repubbliche della ex Jugoslavia e dell'Albania;

i finanziamenti previsti dalle Autorità regionali e dalle Autorità portuali;

gli interventi finanziari degli operatori privati;

18. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, ai governi delle repubbliche di Slovenia, Croazia, Montenegro e Serbia, all'ex repubblica jugoslava di Macedonia e dell'Albania nonché alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT) e al Consiglio d'Europa.

ENRICO VINCI
Segretario generale

NICOLAS ESTGEN
Vicepresidente