



Bruxelles, 25.6.2014  
COM(2014) 320 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'attuazione della direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione  
delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri**

## 1. INTRODUZIONE

Il trasporto marittimo deve rispettare procedure amministrative complesse, derivanti da un'ampia serie di normative nazionali, dell'Unione europea (UE) e internazionali vigenti in materia doganale, fiscale, e nei settori dell'immigrazione, della sicurezza (safety and security), dei rifiuti, della protezione della salute, ecc. Le autorità pubbliche impongono quindi all'arrivo e/o alla partenza di una nave da un porto numerosi documenti e informazioni relativi a tali settori. Tali formalità e le procedure per espletarle comportano spesso duplicazioni e dispendio di tempo, con conseguenti costi e ritardi, che possono rendere meno attraente il trasporto marittimo.

Il 20 ottobre 2010 è stata adottata la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri<sup>1</sup> (la direttiva sulle formalità di dichiarazione). Scopo della direttiva è semplificare e armonizzare alcune di queste procedure istituendo una trasmissione elettronica standard delle informazioni e razionalizzando le formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti dell'UE, riducendo così gli oneri amministrativi per le compagnie di navigazione. In pratica, ciò significa che gli Stati membri accettano l'adempimento delle formalità di dichiarazione, previste nell'allegato alla direttiva, in formato elettronico e la loro trasmissione attraverso un'interfaccia nazionale unica non oltre il 1° giugno 2015.

L'articolo 15 della direttiva prevede che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla sua attuazione e segnatamente:

- ai progressi registrati in materia di armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione, vale a dire la realizzazione dell'interfaccia unica nazionale,
- ai dati disponibili sul traffico/la circolazione delle navi all'interno dell'Unione e/o le navi che entrano nei porti di un paese terzo o in zone franche,
- alla possibilità di evitare o semplificare le formalità per le navi che sono entrate in un porto di un paese terzo o in una zona franca,
- alla compatibilità dei servizi di informazione fluviale con la procedura di trasmissione elettronica di dati,
- alla possibilità di estendere al trasporto per vie navigabili interne la semplificazione introdotta dalla direttiva.

La presente relazione intende affrontare questi temi. Poiché l'istituzione dell'interfaccia unica costituisce il principale requisito della direttiva, questo tema sarà trattato in un titolo separato (titolo 3). Le altre questioni sono affrontate nel titolo 4. Inoltre, la relazione informa circa i piani futuri diretti a migliorare lo scambio di informazioni marittime e la semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi.

Nel quadro della preparazione della presente relazione, è stato dato incarico ad un consulente di effettuare uno studio<sup>2</sup> sulle questioni summenzionate.

---

<sup>1</sup> GU L 283 del 29.10.2010

<sup>2</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-12-reporting-obligation-2010I0065-final-report.pdf>

## 2. CONTESTO

La direttiva relativa alle formalità di dichiarazione è stata proposta dalla Commissione nell'ambito della **Comunicazione e piano d'azione nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere**<sup>3</sup> che ha introdotto politiche e azioni dirette ad armonizzare e semplificare le procedure amministrative per il trasporto marittimo a corto raggio, in modo da migliorare l'efficienza e la competitività del trasporto marittimo interno all'UE.

È stato stabilito un nesso tra la direttiva relativa alle formalità di dichiarazione e la **direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE**<sup>4</sup>, in particolare per quanto riguarda il sistema SafeSeaNet<sup>5</sup>, il sistema di scambio di informazioni marittime dell'Unione. Le informazioni pertinenti dovranno essere scambiate mediante il sistema SafeSeaNet, che, oltre alla funzione di sicurezza, consente lo scambio di informazioni supplementari al fine di facilitare il traffico e il trasporto marittimi.

La **cintura blu**, una iniziativa recente che integra gli obiettivi della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione, e che rientra nell'Atto per il mercato unico II<sup>6</sup>, auspica la creazione di un vero mercato unico del trasporto marittimo che permetta di non dover più sottoporre le merci UE trasportate tra i porti marittimi dell'Unione alle stesse formalità amministrative e doganali che si applicano alle merci provenienti da porti di paesi terzi. Più specificamente, la comunicazione sulla cintura blu<sup>7</sup> prevede l'introduzione di un manifesto di carico armonizzato compatibile con la dogana elettronica, il cosiddetto eManifest, che mira ad agevolare ulteriormente il trasporto marittimo per le navi che fanno scalo nei porti dell'UE e al contempo permette di armonizzare e ridurre gli oneri amministrativi.

## 3. ATTUAZIONE DELL'INTERFACCIA UNICA NAZIONALE

Il concetto di interfaccia unica è il principale requisito per l'attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione.

L'interfaccia unica:

- è la sede dove tutte le informazioni sono comunicate una prima volta e messe a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri nei vari settori, vale a dire autorità portuali, doganali, di sicurezza, sanitarie e del controllo alle frontiere,
- collega SafeSeaNet, la dogana elettronica e altri sistemi elettronici e
- deve essere interoperabile e compatibile, nonché accessibile al sistema SafeSeaNet e, se del caso, con i sistemi di cui alla decisione 70/2008/CE del

<sup>3</sup> COM(2009) 10 definitivo del 21.1.2009.

<sup>4</sup> GU L 208 del 5.8.2002

<sup>5</sup> SafeSeaNet è un sistema elettronico per lo scambio di informazioni e dichiarazioni sul traffico navale, gestito e sviluppato tecnicamente dall'EMSA. Esso fornisce tra l'altro l'identificazione, la posizione e lo status di una nave, gli orari di arrivo e partenza, le dichiarazioni relative ad incidenti e i particolari concernenti merci pericolose.

<sup>6</sup> COM(2012) 573 definitivo del 3.10.2012.

<sup>7</sup> COM(2013) 510 definitivo dell'8.7.2013.

Parlamento europeo e del Consiglio, concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio<sup>8</sup>.

### **3.1. Quadro della situazione**

#### *3.1.1. Armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione realizzati ai sensi dell'articolo 3 della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione a livello di Stato membro*

L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione stabilisce che ciascuno Stato membro adotta misure per assicurare che, nel suo territorio, le formalità di dichiarazione siano richieste in modo armonizzato e coordinato.

Tutti gli Stati membri hanno recepito la direttiva e hanno preso iniziative in materia di attuazione di un'unica interfaccia nazionale marittima. Vi è tuttavia una notevole varietà di 1) concetti, sistemi e ambienti di interfaccia unica, 2) approcci per l'istituzione di un'interfaccia unica e 3) nello stato di avanzamento dei lavori di sviluppo all'interno degli Stati membri.

Alcuni Stati membri sono in attesa di specifiche tecniche che devono essere ultimate (cfr. infra); altri Stati membri modernizzano, interconnettono o "ricostruiscono" la loro attuale infrastruttura nazionale relativa alle formalità di dichiarazione al fine di creare una propria interfaccia unica nazionale in conformità alla direttiva.

In questo sono coinvolti diverse autorità pubbliche e portatori di interessi privati in vari settori politici (tra l'altro nei settori marittimo, doganale, della sanità e del controllo delle frontiere), il che porta a una complessa procedura di coordinamento e attuazione. Consistenti sforzi sono necessari a livello degli Stati membri per coinvolgere costantemente tutte le parti interessate e garantire un coordinamento coerente ed efficace.

Inoltre, gli Stati membri, in diversa misura, si trovano ad affrontare le seguenti sfide:

- impatto che ha l'attuazione sul bilancio disponibile e sulle procedure di bilancio degli Stati membri e dei portatori di interessi coinvolti
- preoccupazioni e/o difficoltà giuridiche per quanto concerne lo scambio di informazioni sensibili/riservate e la garanzia della qualità dei dati
- assenza o insufficienza di specifiche tecniche già sviluppate a livello UE
- calendario di attuazione collegato anche allo sviluppo dell'eManifest nel contesto della cintura blu (cfr. infra).

Il settore del trasporto marittimo ha sottolineato il rischio che, in assenza di ulteriori norme di interoperabilità e a causa della mancata armonizzazione delle informazioni richieste a livello nazionale, i sistemi di interfaccia unica nazionale sviluppati dagli Stati membri possano risultare alquanto diversi gli uni dagli altri, il che potrebbe richiedere lo sviluppo di interfacce specifiche per consentire all'industria di comunicare con ogni sistema nazionale, facendo lievitare in tal modo i costi di attuazione e riducendo i vantaggi per l'industria.

---

<sup>8</sup>

GU L 23 del 26.1.2008.

3.1.2. *Armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione realizzati ai sensi dell'articolo 3 della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione a livello di Stato membro*

Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, sviluppa meccanismi per l'armonizzazione e il coordinamento delle formalità di dichiarazione nell'Unione. Va osservato, tuttavia, che la direttiva non prevede procedure specifiche che potrebbero tradursi in atti vincolanti diretti ad incentivare l'armonizzazione.

A questo scopo, la Commissione ha istituito il gruppo di esperti sulla semplificazione marittima e i servizi elettronici di informazione, il "**gruppo eMS**", che mira ad assistere gli Stati membri nell'attuazione coordinata della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione. Inoltre, il gruppo accoglie volentieri osservatori delle principali associazioni di portatori di interessi. L'organizzazione del gruppo eMS è illustrata nell'allegato I.

L'attuazione della direttiva avviene sulla base di un **approccio per fasi (phased approach)**.

- (1) Fase 1: sviluppo di specifiche funzionali
- (2) Fase 2: sviluppo di specifiche tecniche
- (3) Fase 3: attuazione tecnica
- (4) Fase 4: test
- (5) Fase 5: fase operativa iniziale

Una descrizione particolareggiata delle diverse fasi figura nell'allegato II.

Nel piano originario era previsto lo sviluppo di specifiche funzionali comuni (fase 1) nel corso del 2012 e del 2013 e di specifiche tecniche (fase 2) entro la fine del 2013. Attualmente, i relativi sottogruppi hanno stabilito specifiche funzionali per quasi tutte le notifiche specifiche individuate nell'allegato alla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione. A livello orizzontale sono stati individuati, riveduti e armonizzati una serie di dati comuni e questioni che presentano una dimensione orizzontale. Il sottogruppo sulla mappatura dei dati e le funzionalità ha proposto una serie di dati armonizzata delle informazioni da fornire quando si ottempera ai requisiti della direttiva, ma il lavoro deve ancora essere completato.

Le norme operative per il formulario FAL n. 2 (Dichiarazione di carico), assieme al manifesto di carico, finora non sono state elaborate né sono state prese in considerazione nell'esercizio di mappatura dei dati, al fine di non ostacolare lo sviluppo da parte dei servizi della Commissione delle specifiche per l'eManifest. L'eManifest, che dovrebbe essere depositato tramite l'interfaccia unica nazionale, fa parte dell'iniziativa "cintura blu". Dato che tutto il processo di armonizzazione dovrebbe portare a definizioni e formati comuni dei dati richiesti nelle diverse formalità, i servizi della Commissione cercheranno di armonizzare le specifiche tecniche del manifesto di carico elettronico armonizzato e delle altre formalità di dichiarazione raccolte a norma della direttiva 2010/65/UE. L'eManifest è ancora in fase di discussione.

La fase di attuazione tecnica è iniziata ai primi del 2014, ma alcuni Stati membri aspettano il completamento delle specifiche funzionali e tecniche prima di avviare l'attuazione. In effetti, alla luce di quanto precede, le specifiche tecniche, ovvero le

definizioni e i formati dei dati, sono state sviluppate solo per le formalità contemplate dalle specifiche funzionali convenute. C'è ancora un notevole lavoro da compiere.

Ciò potrebbe avere un impatto sul calendario futuro, in quanto i sistemi dovranno essere pronti per essere testati durante il primo semestre del 2015, in modo che la fase operativa iniziale possa cominciare entro il 1° giugno 2015.

### 3.1.3. *Progetti di sostegno*

Al fine di agevolare ulteriormente l'attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione, la Commissione ha avviato i progetti dimostrativi AnNa e IMP che riuniscono un certo numero di Stati membri.

#### 3.1.3.1. Il progetto dimostrativo IMP

Il progetto dimostrativo IMP, con una dotazione di 700 000 EUR, attua l'azione 3.1 sull'evoluzione del sistema SafeSeaNet del programma di lavoro sulla politica marittima integrata (PMI) e d è stato affidato all'EMSA.

Lo scopo del progetto dimostrativo è lo sviluppo di software e di componenti di servizio che verrebbe utilizzato per assistere gli Stati membri partecipanti (Bulgaria, Grecia, Italia, Malta e Romania) e Norvegia nell'attuazione della loro soluzione di interfaccia unica nazionale in conformità alla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione. Ciò consentirebbe agli Stati membri partecipanti di ridurre i costi e il tempo necessari per attuare l'interfaccia unica nazionale riutilizzando e integrando componenti, realizzati a livello centrale dal progetto, nei propri sistemi nazionali.

Il principale obiettivo del progetto è la progettazione e la realizzazione di un prototipo di una soluzione di interfaccia unica nazionale che verificherà i flussi di informazioni tra:

- il settore del trasporto marittimo (ad esempio agente marittimo/comandante/persona debitamente autorizzata) e l'interfaccia unica nazionale,
- l'interfaccia unica nazionale e le autorità pubbliche (sicurezza marittima, controllo delle frontiere, dogane, sanità, autorità portuali e altre che dovessero essere individuate), e
- il sistema centrale SafeSeaNet e l'interfaccia unica nazionale.

Una prima versione del prototipo è stata realizzata e testata nel corso del 2013. Questa versione ha offerto la possibilità di espletare le formalità di dichiarazione mediante un'interfaccia armonizzata. La struttura dei dati e i formati utilizzati si sono basati sui risultati del lavoro del sottogruppo funzionalità e mappatura dei dati eMS. Una seconda versione del prototipo dotata di interfacce con le autorità pubbliche per elaborare le informazioni ricevute dai fornitori di dati della nave e registrare le decisioni pertinenti e che consente lo scambio di informazioni con il SafeSeaNet è stata resa disponibile all'inizio del 2014. Sono previsti ulteriori sviluppi nel corso del 2014, con la fase finale del progetto che si concluderà a novembre 2014.

### 3.1.3.2. Il progetto AnNa<sup>9</sup>

AnNa, un progetto selezionato nell'ambito del bando pluriennale TEN-T autostrade del mare 2012 con una dotazione di bilancio di 37 076 000 euro e in vigore dal 2012 al 2015, è l'acronimo di Advanced National Networks for Administrations (Reti nazionali avanzate per le amministrazioni) ed è un progetto degli Stati membri per favorire un'efficace attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione. Il progetto mira a sostenere lo sviluppo effettivo e sostenibile di interfacce uniche nazionali in conformità alla direttiva (ad esempio sostenendo l'integrazione dei sistemi basati sulle TIC negli sviluppi dell'interfaccia marittima unica).

14 Stati membri (Belgio, Bulgaria, Cipro, Francia, Grecia, Italia, Lettonia, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia e Regno Unito) partecipano attivamente al progetto; altri 6 (Croazia, Danimarca, Finlandia, Germania, Irlanda e Malta) hanno lo status di osservatore<sup>10</sup>. Diverse organizzazioni di portatori di interessi del settore marittimo<sup>11</sup> sono associate al progetto. AnNa lavora dal basso verso l'alto, assistendo le amministrazioni nazionali nello sviluppo delle loro interfacce marittime uniche e sostiene l'integrazione (sistema) all'interno e tra queste ultime (nave - terra e tra i vari servizi e amministrazioni) basandosi sulla necessità di:

- fare un uso ottimale dei dati e dei modelli di dati (internazionali) già disponibili;
- identificare chiaramente quali sono i dati richiesti dalle autorità pubbliche (per legge) e dagli operatori della catena logistica;
- verificare in che modo i dati possono essere riutilizzati;
- inserire "il termine più lungo"; questo significa che le attività e gli investimenti devono fare riferimento al rapporto qualità prezzo (anche in relazione agli investimenti realizzati in sistemi di comunità portuali), e all'attuazione dell'agenda della politica europea dei trasporti, inclusi gli obiettivi relativi all'e-Freight e all'e-Customs (dogana elettronica);
- sviluppare un quadro che preveda una checklist di misure fattibili (compresa la loro prospettiva internazionale).

Vengono sviluppati requisiti funzionali e tecnici nonché un piano generale intermedio per i requisiti minimi della direttiva e un documento strategico delle parti interessate che descrive i punti di vista delle varie organizzazioni di portatori di interessi. Nella prossima fase verranno varati progetti pilota per testare diversi concetti e idee di attuazione della direttiva.

Al fine di evitare sovrapposizioni o attività contraddittorie con le attività del gruppo eMS, i risultati del progetto AnNa sono presentati e convalidati dal gruppo eMS.

---

<sup>9</sup> [www.annamsw.eu](http://www.annamsw.eu).

<sup>10</sup> Inoltre, anche l'Islanda, Israele, il Montenegro e la Norvegia, hanno lo status di osservatore.

<sup>11</sup> CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations), CLECAT (European organisation for freight forwarding, logistics and customs), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations), ECASBA (European Community Association of Ship brokers and agents), ECSA (European Community Shipowners' Association), EHMC (European Harbour Masters' Committee), EPCSA (European Port Community Systems Association), ESPO (European Sea Port Association), WSC (World Shipping Council) and WCO (World Customs Organisation).

Sia il progetto dimostrativo IMP che il progetto AnNa mirano a rispondere alle esigenze sperimentate da alcuni Stati membri nell'attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione. Il lavoro svolto nel quadro progetto dimostrativo IMP e del progetto AnNa è considerato un valore aggiunto ai lavori del (sotto) gruppo (i) eMS per l'applicazione generale della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione, purché sia coerente e adeguatamente coordinato.

#### **4. ALTRI OBBLIGHI DI DICHIARAZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 15**

##### **4.1. Disponibilità dei dati sul traffico/movimento delle navi all'interno dell'Unione e/o che fanno scalo nei porti di un paese terzo o in zone franche**

Oggi non sono disponibili informazioni dettagliate sulle dimensioni del traffico/movimento delle navi da un porto dell'UE all'altro o delle navi che fanno scali intermedi nei porti di un paese terzo o che entrano in zone franche. Alcune organizzazioni di parti interessate come ECSA e WSC affermano che la maggior parte delle navi che navigano nelle acque dell'UE effettuano scali intermedi nei porti di paesi terzi, ma non sono disponibili dati esatti, né sui volumi di merci né sulla frequenza del traffico.

Tutte le informazioni sul carico si trovano nel manifesto di carico. I dati relativi ai carichi sono presentati alla dogana per motivi finanziari e altri e ai porti/terminali per ragioni operative. Essi vengono scambiati a titolo riservato per questi scopi specifici e possono essere utilizzati per altri scopi solo previa autorizzazione esplicita della persona o dell'autorità che li ha trasmessi.

Gli Stati membri sono tenuti a fornire alla Commissione (Eurostat) i dati relativi al carico ma tali dati possono essere utilizzati solo ai fini definiti nella direttiva 2009/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare<sup>12</sup>. I dati sul trasporto marittimo a livello da porto a porto devono essere considerati riservati da parte del gruppo di lavoro sulle statistiche dei trasporti marittimi<sup>13</sup>. Invece, le statistiche sui volumi di merci sono diffuse da Eurostat sul livello aggregato dell'area porto-zona costiera. Vi sono anche altre statistiche disponibili al pubblico, ma sono troppo generiche (non prevedono specificamente il trasporto di merci) e/o non sono collegate ai dati sui movimenti delle navi.

Dati relativi allo spostamento sono incorporati nelle formalità di dichiarazione (requisiti di notifica sulla sicurezza dei porti, notifica di merci pericolose a bordo delle navi, ecc.) o può essere ottenuta attraverso sistemi di tracciamento come i sistemi di identificazione automatica (AIS)<sup>14</sup> e i sistemi di identificazione e

---

<sup>12</sup> GU L 141/29 del 6.6.2009.

<sup>13</sup> Il gruppo di lavoro sulle statistiche del trasporto marittimo è un gruppo di esperti che consiglia la Commissione su questioni relative all'area interessata, stabilisce una stretta cooperazione tra le istituzioni statistiche degli Stati membri e della Commissione e agevola lo scambio di informazioni, esperienze e buone pratiche.

<sup>14</sup> Il sistema AIS è previsto dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), nella versione modificata, che prevede che tutte le navi sia dotate di sistemi di identificazione automatica in grado di fornire informazioni sulla nave alle altre navi e alle autorità costiere in modo automatico.



tracciamento a lungo raggio (LRIT)<sup>15</sup>. Sono disponibili solo pochi studi contenenti dati analizzati relativi ai movimenti per una determinata regione, determinati tipi di nave o determinati periodi, ma non sono sufficienti per ottenere informazioni sul numero dei movimenti delle navi all'interno dell'UE e verso e da porti di un paese terzo o in zone franche.

Sono stati effettuati (con successo) studi che mettono in relazione i movimenti delle navi con il traffico porto/merci a livello di porto o di terminale. Sebbene in teoria dovrebbe essere possibile riconciliare ad esempio i dati AIS con i dati relativi al carico, sarà estremamente difficile farlo a livello dell'UE. La quantità di dati presente nelle banche dati AIS è enorme e ottenere dati riguardanti i carichi dai porti non è facile per ragioni di riservatezza.

Una diffusione generale dei dati da porto a porto sui volumi di carico raccolti nel quadro della direttiva 2009/42/CE sarebbe contraria ai principi di riservatezza dei dati stabiliti nel codice delle statistiche europee, nonché al quadro normativo per Eurostat e le autorità statistiche nazionali. Tuttavia, ricercatori preselezionati possono accedere a microdati riservati per fini scientifici, a condizione che per tale accesso vengano rispettati gli orientamenti di Eurostat.

Potenzialmente potrebbero essere ottenuti dati dettagliati sui movimenti delle navi utilizzando informazioni provenienti dal sistema AIS. Sarebbe possibile raccogliere informazioni anche sulla base delle formalità di dichiarazione delle navi e in futuro dell'eManifest.

#### **4.2. Possibilità di evitare o semplificare le formalità per le navi che sono entrate in un porto di un paese terzo o in una zona franca**

Sebbene siano state introdotte in passato delle semplificazioni, le procedure amministrative per il trasporto marittimo spesso sono ancora considerate inutilmente complesse, ripetitive e non armonizzate fra i vari porti e Stati membri. Di conseguenza, il trasporto marittimo non è sempre utilizzato nel suo pieno potenziale.

Un'ulteriore significativa facilitazione è prevista con l'introduzione dell'**iniziativa cintura blu**, che consente alle navi di operare liberamente nel mercato interno dell'UE con oneri amministrativi minimi, compresa la semplificazione e l'armonizzazione delle misure doganali per il trasporto marittimo quando la nave ha fatto scalo anche in porti di paesi terzi.

Quando merci dell'Unione vengono caricate su una nave che viaggia al di fuori del limite territoriale di 12 miglia nautiche, lo status delle merci cambia automaticamente in merci non dell'Unione e tutte le merci saranno trattate come tali all'arrivo. Questo vale anche se la nave è diretta verso un altro porto dell'UE. Di conseguenza, con l'ingresso di una nave in un porto dell'UE, le dogane richiedono l'espletamento di determinate formalità di dichiarazione, la presentazione di dichiarazioni, la prova dello status dell'Unione ove necessario e altre informazioni sul carico per quanto riguarda le merci che devono essere scaricate; all'arrivo della

---

<sup>15</sup>

Il sistema LRIT è introdotto dalla Convenzione SOLAS, nella versione modificata. Lo scopo principale delle comunicazioni sulla posizione della nave del sistema LRIT è di consentire ad uno Stato che è parte della Convenzione di ottenere informazioni relative all'identità e alla posizione della nave in un tempo sufficiente per valutare i rischi per la sicurezza che pone una nave che si trova al largo delle sue coste e reagire, se necessario, per ridurre eventuali rischi.

nave nei successivi porti dell'UE, le merci che devono essere scaricate potrebbero essere soggette a controlli identici o simili.

Nella comunicazione sulla cintura blu si fa riferimento a due atti normativi che la Commissione deve proporre. La prima, che prevede un'ulteriore semplificazione del regime relativo all'esercizio di un servizio di linea regolare, vale a dire navi autorizzate che trasportano principalmente merci dell'Unione e che fanno scalo regolarmente solo in porti dell'UE, è stata adottata. In base alle nuove norme, che si applicano dal 1° marzo 2014, lo status di servizio regolare di collegamento marittimo diventerà più attraente. In primo luogo, il periodo di consultazione che fa seguito ad una domanda è stato ridotto da 45 a 15 giorni. In secondo luogo, le compagnie di navigazione hanno la possibilità di includere sin dall'inizio non solo gli Stati membri effettivamente interessati dal servizio, ma anche quelli che potrebbero essere interessati in futuro.

Dato che la maggior parte delle navi fa scalo frequentemente in porti di paesi terzi e trasporta merci dell'Unione e non, esse sono escluse dal servizio regolare o può non esserci una semplificazione appropriata per loro. Se si intende sfruttare il pieno potenziale del trasporto marittimo, è necessario che una effettiva agevolazione riguardi anche questo tipo di servizio di linea. A questo fine, la Commissione sta sviluppando lo eManifest come seconda misura. In una prima fase l'eManifest, presentato in un porto dell'Unione, consentirà alle dogane di determinare facilmente lo status delle merci, permettendo una diminuzione dei controlli doganali. Anche se una nave ha fatto scalo in un porto di un paese terzo ma le merci dell'Unione sono rimaste a bordo, sarà più facile dimostrare il loro status dell'Unione, consentendo loro di continuare il loro viaggio più rapidamente. Lo eManifest dovrebbe essere pronto per essere applicato a partire da giugno 2015.

Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, le semplificazioni sono state introdotte nel codice frontiere Schengen. All'entrata di una nave in un porto dell'Unione, il controllo delle frontiere richiede l'espletamento di determinate formalità quali la trasmissione degli elenchi dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. Ciò si verifica quando una nave arriva o parte verso un altro porto dell'UE o verso un porto di un paese terzo. Il regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen)<sup>16</sup>, ulteriormente modificato dal regolamento n. 610/2013<sup>17</sup>, prevede una facilitazione di tali procedure per le navi da crociera, le barche da diporto e i collegamenti effettuati da traghetti, tra l'altro allineando i termini per la presentazione degli elenchi con i limiti fissati dalla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione.

#### **4.3. Possibile estensione della semplificazione introdotta dalla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione alle vie navigabili interne e compatibilità della procedura di trasmissione elettronica dei dati con i servizi d'informazione fluviale (RIS)**

I settori del trasporto marittimo e delle vie navigabili interne sono due settori diversi e distinti. Il settore del trasporto marittimo è già ampiamente disciplinato da norme UE e internazionali e da procedure amministrative vincolanti, tra cui i modelli di

---

<sup>16</sup> GU L 105 del 13.4.2006, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 182 del 29.6.2013, pag. 1.

informazioni e gli obblighi di dichiarazione. Il settore della navigazione interna invece è disciplinato in misura minore.

La direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità<sup>18</sup> e le successive specifiche tecniche del sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna di cui al regolamento n. 164/2010<sup>19</sup> della Commissione definiscono le norme e gli standard per la comunicazione e la trasmissione dei dati per via elettronica tra gli Stati membri, da utilizzare quando la normativa nazionale o internazionale richiede la segnalazione navale. Inoltre, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno ha introdotto l'obbligo di segnalazione elettronica per determinate navi che trasportano container sul Reno a partire dal 1° gennaio 2010 e uno scambio internazionale di dati viene attuato tra la Germania e i Paesi Bassi.

Il settore del trasporto marittimo ha sviluppato nel frattempo un meccanismo consolidato di scambio di dati come il sistema SafeSeaNet. Per di più, la direttiva relativa alle formalità di dichiarazione prevede ora un'interfaccia nazionale unica con una modalità semplificata e razionalizzata per l'introduzione delle informazioni necessarie per varie finalità. La trasmissione elettronica dei dati nel settore del trasporto per via navigabile è organizzata attraverso il sistema RIS, ma senza un unico punto di registrazione delle informazioni e un meccanismo di scambio avanzato paragonabile a quello del sistema SafeSeaNet.

Le semplificazioni concernenti le formalità di dichiarazione per il settore marittimo potrebbero essere estese al settore della navigazione interna, ma ciò richiederebbe 1) l'armonizzazione dei modelli di informazioni utilizzati nel settore del trasporto marittimo con quelli utilizzati nel settore del trasporto per via navigabile e 2) una revisione dell'organizzazione dello scambio elettronico di dati ed eventualmente anche del quadro giuridico per la segnalazione elettronica nel settore delle vie navigabili interne. Inoltre, dovrebbe essere adottato un piano d'azione graduale e ben strutturato con un calendario realistico e appoggiato da tutte le parti interessate.

## 5. CONCLUSIONI

Il processo di attuazione della **direttiva relativa alle formalità di dichiarazione** è ancora in corso e l'istituzione definitiva delle **interfacce uniche nazionali** è prevista solo entro giugno 2015. Tuttavia, è già possibile effettuare alcune osservazioni sulla base delle conclusioni della relazione del consulente e delle discussioni con gli Stati membri e con le parti interessate nel quadro del gruppo eMS.

Nell'istituzione dell'interfaccia unica nazionale sono coinvolte numerose e diverse autorità e parti interessate con svariate funzioni, competenze e responsabilità. La cooperazione tra di esse, sia a livello nazionale che dell'UE, è fondamentale e deve essere rafforzata.

Al fine di massimizzare l'efficienza ed evitare la duplicazione degli sforzi, la tendenza seguita è di basarsi su piattaforme, soluzioni e norme tecniche esistenti anche allo scopo di utilizzare gli investimenti in sistemi già effettuati. Tuttavia, anche lavorando sulla base di sistemi esistenti, non si devono perdere di vista i

---

<sup>18</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag.152.

<sup>19</sup> GU L 57 del 6.3.2010, pag.1.

requisiti della direttiva ed è necessario assicurare che essi siano realizzati correttamente. Pertanto, gli Stati membri devono valutare con attenzione i loro attuali sistemi, partecipare attivamente alle attività del gruppo eMS e attuare le specifiche tecniche e funzionali in modo corretto e come è stato discusso nel gruppo eMS. Inoltre, si potrebbero ricavare vantaggi dal lavoro svolto nell'ambito del progetto dimostrativo IMP e nel progetto AnNa. Entrambi i progetti offrono soluzioni pratiche per la realizzazione delle interfacce uniche nazionali.

È necessario che la procedura per l'istituzione dell'interfaccia unica nazionale ottenga un sostegno costante nell'ambito del calendario definito. È necessario che le specifiche funzionali e tecniche vengano ulteriormente sviluppate quanto prima possibile. A questo riguardo, lo sviluppo dell'eManifest, costituendo la maggior parte di quanto deve essere inserito nell'interfaccia unica, è un fattore importante. Gli Stati membri aspettano a portare a termine l'attuazione delle TIC relative all'interfaccia unica nazionale fino a quando non siano stati chiariti gli aspetti relativi ai dati da inserire nell'eManifest. Entro la metà del 2014 è previsto un voto nell'ambito del competente comitato del codice doganale comunitario sul quadro giuridico richiesto.

Per quanto riguarda gli **altri requisiti in materia di comunicazioni** è possibile trarre le seguenti conclusioni:

- oggi non sono disponibili informazioni sufficienti e dettagliate sulle dimensioni del traffico/movimento delle navi tra i diversi porti dell'UE o sulle navi che fanno scali intermedi nei porti di un paese terzo o che entrano in zone franche. Sono state tuttavia individuate possibilità di raccogliere maggiori informazioni in futuro. La Commissione esaminerà tali possibilità e verificherà se e come esse possano contribuire a migliorare la qualità e la disponibilità delle statistiche;
- deve essere promosso l'uso ottimale del trasporto navale evitando o semplificando le formalità per le navi che hanno fatto scalo in un porto di un paese terzo o che sono entrate in una zona franca. La recente iniziativa "cintura blu" e lo sviluppo dell'eManifest, una volta attuato, dovrebbero costituire un passo importante in questa direzione. Come tappa successiva, la Commissione dovrebbe concentrarsi su ulteriori interventi di semplificazione, ad esempio aggiungendo altre funzionalità (doganali) all'eManifest;
- è possibile estendere la semplificazione prevista dalla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione delle navi al trasporto per via navigabile e far coincidere il RIS con il sistema SafeSeaNet, anche se a determinate condizioni. La Commissione esaminerà queste e, se necessario, affronterà alcune questioni nel quadro dell'imminente revisione della politica RIS e dell'iniziativa e-freight.

## **6. PROSPETTIVE FUTURE**

Le politiche dell'UE evidenziano tutte la necessità di utilizzare in modo più efficiente le risorse e di assicurare la competitività del settore europeo dei trasporti e degli scambi in generale. La Commissione ritiene che un elemento importante per conseguire tali obiettivi consista in un uso migliore delle informazioni elettroniche.

Le interfacce nazionali uniche creeranno ambienti per la condivisione trasversale delle informazioni a livello nazionale, consentendo alle autorità nazionali di accedere

a tutte le informazioni rilevanti concernenti il traffico marittimo attraverso un punto unico mentre l'industria dovrà fornire le informazioni solo una volta. Con il sostegno del sistema SafeSeaNet, le informazioni pertinenti possono essere e saranno condivise tra le interfacce uniche nazionali e di conseguenza tra gli Stati membri. Insieme, le interfacce uniche nazionali e la piattaforma SafeSeaNet formano e forniscono un vero e proprio quadro per la raccolta e lo scambio di dati marittimi, offrendo i propri servizi e rispondendo a un'ampia gamma di funzioni e necessità di ordine marittimo correlate. In effetti, il sistema SafeSeaNet sviluppa ed è in grado di fornire servizi marittimi integrati, integrando i sistemi terrestri e satellitari AIS, LRIT e immagini satellitari. Di conseguenza, oggi vengono già utilizzate informazioni provenienti dal sistema SafeSeaNet per scopi diversi dalla sicurezza marittima, ad esempio da FRONTEX nel settore del controllo delle frontiere e dell'immigrazione, per la sorveglianza dell'attività di pesca dall'Agenzia europea di controllo della pesca e per operazioni di sicurezza marittima come quelle contro la pirateria. Sono in corso discussioni in merito al possibile uso di SafeSeaNet per altre funzioni, come le attività di controllo e applicazione della legge, della guardia costiera e delle dogane.

Tale sviluppo svolgerà anche un ruolo centrale nella realizzazione dell'iniziativa/azione per un sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE), che mira a facilitare lo scambio intersettoriale delle informazioni relative alla sorveglianza nel settore marittimo, compreso quello della difesa. La piattaforma interfaccia unica nazionale/SafeSeaNet offre già una parte importante di condivisione di dati e informazioni, sia centralizzate che periferiche, consentendo alle autorità nazionali nuovi sviluppi sulla base di sistemi e soluzioni esistenti, e come tale rafforzando ulteriormente lo scambio di informazioni a livello internazionale, UE e nazionale.

Nel medio termine, la normativa esistente richiederà alcuni chiarimenti e adeguamenti sulla base degli insegnamenti ricavati dall'attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione e dall'esperienza nell'uso e nell'ulteriore sviluppo tecnologico nell'ambito del sistema SafeSeaNet.

Per quanto riguarda la **direttiva relativa alle formalità di dichiarazione** e le interfacce uniche nazionali, andrebbero presi in considerazione i seguenti aspetti, che porterebbero ad un'ulteriore semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi, sia per le amministrazioni che per l'industria marittima:

- l'ampliamento del campo di applicazione della direttiva allo scopo di includere ulteriori formalità, come ad esempio le notifiche relative ai controlli dello Stato di approdo,
- una metodologia di monitoraggio per l'attuazione delle interfacce uniche nazionali in vista di un loro ulteriore miglioramento,
- l'armonizzazione delle disposizioni normative nei vari atti giuridici dell'Unione che includono obblighi di comunicazione previsti dalla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione, per quanto concerne le navi alle quali si applicano e le esenzioni,
- la revisione dell'articolo 9 che esenta le navi che partecipano al trasporto marittimo intra-UE da alcuni obblighi di comunicazione, in quanto gli Stati membri hanno dichiarato che alcune segnalazioni possono essere ancora necessarie. Il suo riesame potrebbe portare a una migliore comprensione del

modo in cui possono essere accordate delle esenzioni a navi che operano tra porti dell'Unione europea,

- l'ulteriore armonizzazione dei termini previsti per gli obblighi di comunicazione nei vari atti giuridici dell'Unione contemplati dalla direttiva relativa alle formalità di dichiarazione,
- l'armonizzazione delle formalità di dichiarazione derivanti dalle disposizioni nazionali che devono essere inserite nelle interfacce uniche nazionali,
- il riutilizzo dei dati a livello dell'UE.

Inoltre si dovrebbe guardare alla possibilità di permettere alla Commissione di adottare specifiche giuridiche vincolanti. Vi è un'evidente necessità di uno strumento vincolante, eventualmente basato sul documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD) previsto dalla direttiva 2002/59/CE, per disciplinare alcune funzioni (come ad es. le informazioni relative al carico) e questioni di natura tecnica, come, ad esempio, questioni concernenti specifiche tecniche e diritti di accesso e autenticazione che al momento non possono essere risolte nell'ambito del quadro giuridico previsto nella direttiva relativa alle formalità di dichiarazione.

In relazione a **SafeSeaNet**, si sta prevedendo un approccio in due fasi nel quadro della revisione della direttiva 2002/59/CE. Il primo passo si concentra sui principali elementi per un miglior uso delle informazioni elettroniche e per realizzare l'interoperabilità con sistemi marittimi esistenti e con altri pertinenti sistemi di informazione, comunicazione e controllo, consentendo di fornire servizi marittimi integrati, avendo come fulcro SafeSeaNet. Le azioni prese in considerazione comprendono:

- l'aggiornamento dell'allegato III della direttiva 2002/59/CE, utilizzando i progressi tecnologici con SafeSeaNet attraverso i servizi marittimi integrati e di conseguenza, adeguando i principi e il mandato del gruppo di esperti di alto livello,
- il chiarimento dell'ulteriore integrazione e uso della piattaforma interfaccia unica nazionale/SafeSeaNet per quanto riguarda il monitoraggio ambientale e la comunicazione, ad esempio i sistemi di informazione e monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi e degli impianti portuali di raccolta.

La seconda fase, una revisione completa della direttiva, terrà conto dell'impatto e degli insegnamenti ricavati dall'attuazione della direttiva relativa alle formalità di dichiarazione.

Inoltre, la Commissione svilupperà ulteriormente l'iniziativa **e-Maritime** che mira all'ottimizzazione delle procedure portuali relative alla nave ed al carico e alla riduzione degli oneri amministrativi esaminando pratiche, procedure e regolamenti esistenti e proponendo semplificazioni derivanti dall'uso di sistemi elettronici esistenti ed emergenti, dalla condivisione delle informazioni e dalla soppressione di pratiche e regolamenti obsoleti. Nel contesto di questa iniziativa, verranno avviate discussioni con gli esperti offrendo all'industria del trasporto marittimo e alle amministrazioni, la possibilità di lavorare insieme al fine di identificare le barriere che ostacolano la competitività e l'efficienza del settore dei trasporti marittimi europei e individuare idee promettenti per migliorare la situazione attuale.

Ponendosi in una prospettiva logistica, la Commissione avvierà la **politica dell'e-Freight** che mira a collegare le parti interessate per un efficiente accesso e utilizzo delle informazioni nel settore del trasporto merci e non solo in quello del trasporto marittimo, ma in tutte le modalità di trasporto. L'obiettivo e-Freight è triplice: passare effettivamente dai documenti cartacei a quelli elettronici, semplificare le procedure ed evitare molteplici registrazioni di dati in sistemi diversi e integrare le informazioni provenienti da varie fonti e livelli. Emergeranno nuove opportunità commerciali. Più specificamente per quanto riguarda le formalità di dichiarazione, la direttiva relativa alle formalità di dichiarazione e iniziative politiche come "cintura blu" ed "e-Maritime" dovrebbero essere integrate da strumenti tecnici e capacità di coordinamento che saranno sviluppate nell'ambito dell'iniziativa "e-Freight". Il diffuso riutilizzo dei dati renderà la presentazione di un unico insieme di informazioni dagli operatori commerciali alle autorità sufficiente ai fini doganali, di trasporto e altro in tutte le modalità di trasporto.

L'istituzione di interfacce uniche nazionali e la disponibilità di informazioni elettroniche e sistemi di scambio nel settore marittimo è già un risultato ragguardevole ma dobbiamo guardare al futuro. Il **sistema di prossima generazione di scambio di informazioni marittime**, combinando e sviluppando sulla base delle interfacce uniche nazionali, del sistema SafeSeaNet e dell'iniziativa e-Maritime, dovrebbe avvantaggiare diverse funzioni marittime e rispondere alle esigenze sia a livello nazionale che a livello UE, e quindi potenziare ulteriormente la sicurezza marittima e la dimensione dei trasporti e del traffico, nonché gli aspetti relativi all'agevolazione degli scambi commerciali. Ciò consentirà di promuovere un approccio più olistico contribuendo al conseguimento degli obiettivi complessivi del Libro bianco della Commissione sui trasporti.