



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.1.2009  
COM(2009) 2 definitivo

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

**Relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente il miglioramento  
della sicurezza dei porti**

## INDICE

1.	Introduzione .....	3
2.	Pertinenza della direttiva.....	4
3.	Metodo e portata della valutazione .....	5
4.	Attuazione della direttiva .....	6
4.1.	Recepimento nella legislazione nazionale .....	6
4.2.	Conformità delle misure nazionali adottate per il recepimento della direttiva .....	6
5.	Questioni centrali .....	7
5.1.	Perimetro di ogni porto .....	7
5.2.	Informazioni derivanti dalla valutazione della sicurezza portuale.....	8
5.3.	Controllo e sorveglianza dei piani di sicurezza portuale e relativa attuazione .....	8
5.4.	Organismo di sicurezza riconosciuto .....	9
6.	Sintesi.....	9
7.	Conclusioni .....	10
	ALLEGATI:.....	11
	ALLEGATO I: TABELLA INDICANTE LO STATO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA NEGLI STATI MEMBRI (AL 15.10.2008) .....	12
	ALLEGATO II: TABELLA INDICANTE IL NUMERO DI PORTI CHE RIENTRANO NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA, RIPARTITI PER STATO MEMBRO .....	13

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

## Relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente il miglioramento della sicurezza dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### 1. INTRODUZIONE

La direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> del 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza nei porti (in appresso "la direttiva" o "la direttiva sulla sicurezza dei porti") mira principalmente a completare le misure adottate nel 2004 con il regolamento n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (in appresso il regolamento).

In effetti l'obiettivo principale del regolamento è attuare misure comunitarie destinate a migliorare la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, di fronte alla minaccia di atti illeciti intenzionali. Il regolamento mira a fornire una base per l'interpretazione e l'attuazione armonizzate, nonché per il controllo comunitario delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima adottate dalla conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) nel 2002. Il regolamento tiene conto della modifica della convenzione internazionale del 1974 relativa alla salvaguardia della vita a bordo (SOLAS - *Safety Of Life At Sea*) e l'instaurazione del codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS - *International Ship and Port facility Security*). Le misure di sicurezza marittima imposte dal regolamento costituiscono solo una parte delle misure necessarie per garantire un grado di sicurezza sufficiente lungo i diversi canali di trasporto legati al trasporto marittimo. Il campo di applicazione del regolamento è in effetti limitato alle misure di sicurezza a bordo delle navi e all'interfaccia immediata tra il porto e la nave. Sono questi gli obblighi che rientrano nel codice ISPS che gli Stati membri hanno sottoscritto in via prioritaria, prima di accettare l'attuazione di obblighi supplementari nell'ambito dell'adozione della direttiva.

La direttiva, da parte sua, completa il dispositivo previsto dal regolamento istituendo un sistema di sicurezza in tutta l'area portuale al fine di garantire un livello di sicurezza elevato e uguale in tutti i porti europei. La direttiva mira a migliorare la sicurezza nelle zone portuali che non sono disciplinate dal regolamento e a fare in modo che il rafforzamento della sicurezza nei porti si accompagni alle misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento, senza determinare ulteriori obblighi nei settori già disciplinati dal regolamento. Per raggiungere il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali,

---

<sup>1</sup> Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 28).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6).

occorre introdurre misure di sicurezza portuale che siano applicabili entro i confini stabiliti per ciascun porto dallo Stato membro e che garantiscano che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento beneficino del rafforzamento della sicurezza anche nelle zone di attività portuale. Queste misure si applicano a tutti i porti che ospitano uno o più impianti portuali soggetti al regolamento.

Pertanto, il regolamento concernente la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, da un lato, e la direttiva sulla sicurezza portuale dall'altro costituiscono, insieme, un quadro regolamentare per la protezione del collegamento marittimo della catena logistica del trasporto dai rischi di attentati e minacce analoghe. Questo quadro, che va al di là degli obblighi internazionali, mira a garantire il miglior livello possibile di sicurezza preventiva per il trasporto marittimo, preservando la sua capacità di promuovere e proseguire gli scambi commerciali a livello mondiale.

Per controllare l'applicazione da parte degli Stati membri del regolamento e verificare l'efficacia delle misure, delle procedure e delle strutture in materia di sicurezza marittima a livello nazionale, la Commissione ha adottato, nel 2005, il regolamento (CE) n. 884/2005<sup>3</sup> che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima. In seguito, il 9 aprile 2008, la Commissione ha adottato il regolamento (CE) n. 324/2008<sup>4</sup> che stabilisce procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima che *"stabilisce inoltre procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva 2005/65/CE, effettuato dalla Commissione congiuntamente alle ispezioni a livello degli Stati membri e degli impianti portuali, per quanto concerne i porti ...."*. Questo regolamento abroga il regolamento (CE) n. 884/2005 ed è entrato in vigore il 1° maggio 2008.

L'articolo 19 della direttiva prevede che:

*"Entro il 15 dicembre 2008 e in seguito ogni cinque anni, la Commissione presenta una relazione di valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla base, tra l'altro, delle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 13. [Attuazione e controllo della conformità] Nella relazione la Commissione analizza l'ottemperanza alla direttiva da parte degli Stati membri e l'efficacia delle misure adottate. Se necessario presenta proposte per ulteriori misure."*

La presente relazione valuta lo stato dell'attuazione della direttiva e l'efficacia delle misure proposte.

## **2. PERTINENZA DELLA DIRETTIVA**

Occorre ricordare che la direttiva si applica a tutti i porti situati nel territorio degli Stati membri che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004.

---

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 884/2005 della Commissione, del 10 giugno 2005, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima – GU L 148 dell'11.6.2005, pag. 25.

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 324/2008 della Commissione, del 9 aprile 2008, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima – GU L 98 del 10.4.2008, pag. 5.

Si tratta di circa 750 porti dell'Unione europea che rientrano nel campo di applicazione della direttiva (vedi allegato II). La ripartizione geografica, tuttavia, non è equilibrata in quanto l'80% dei porti interessati (590) si situa in sette Stati membri (Regno Unito, Italia, Grecia, Danimarca, Spagna, Germania e Francia<sup>5</sup>). Con i porti belgi e olandesi, i porti di questi sette paesi costituiscono le vie di accesso delle merci importate nell'Unione europea a vantaggio di tutti gli Stati membri<sup>6</sup>.

Su iniziativa dei servizi della Commissione, nel 2006 è stato organizzato un seminario destinato a consentire agli Stati membri e alla Commissione di scambiarsi delle informazioni sulle modalità previste per il recepimento e l'attuazione della direttiva. Questi scambi, avvenuti in un contesto informale, hanno consentito ai responsabili della sicurezza marittima di rafforzare i rapporti di reciproca fiducia, di approfondire le riflessioni su questioni spinose legate all'attuazione della direttiva<sup>7</sup> e di avviare degli scambi di informazioni sui dispositivi e le modalità di attuazione, contribuendo in tal modo a rafforzare gli standard di sicurezza nelle aree di competenza dei porti, in particolare nelle zone limitrofe degli impianti portuali o di accesso a queste ultime.

### **3. METODO E PORTATA DELLA VALUTAZIONE**

Per elaborare la presente relazione, all'inizio dell'estate 2008 la Commissione ha invitato gli Stati membri a rispondere ad un questionario<sup>8</sup> concernente il recepimento e l'applicazione della direttiva. Venti Stati membri (sui 22 che devono recepire questa direttiva) hanno risposto al questionario.

La Commissione ha inoltre avviato le procedure per il follow-up dell'applicazione della direttiva 2005/65/CE nell'ambito delle ispezioni svolte nel settore della sicurezza portuale. In effetti, dall'estate di quest'anno, per quanto riguarda i porti, le procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva sono effettuate, conformemente al regolamento (CE) n. 324/2008, dalla Commissione contemporaneamente alle ispezioni a livello degli Stati membri e degli impianti portuali. A metà ottobre 2008 in quattro Stati membri diversi erano state realizzate quattro ispezioni che comportavano un controllo dell'applicazione della direttiva.

Visto, da una parte, che il regolamento (CE) n. 324/2008 sulle procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima è recente e che, d'altra parte, numerosi Stati membri sono in ritardo sia nel recepimento della direttiva che nell'attuazione pratica delle sue disposizioni, sarebbe prematuro trarre delle conclusioni definitive sul suo impatto. Di conseguenza la presente relazione si concentra sulle questioni inerenti alla sua attuazione e sui risultati a breve termine.

---

<sup>5</sup> Vedi l'allegato II. L'elenco degli Stati membri è stilato secondo il numero decrescente di porti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva.

<sup>6</sup> Le importazioni nei porti dei sette Stati membri menzionati rappresentano il 66% dell'insieme delle importazioni per via marittima dell'UE-27 per il 2006 (fonte Eurostat).

<sup>7</sup> Tra cui, ad esempio, la delimitazione del perimetro dei porti in termini di sicurezza, la sicurezza dello specchio d'acqua, il controllo delle zone di avvicinamento o il coordinamento interservizi in seno agli Stati membri.

<sup>8</sup> Documento MARSEC 2316 (distribuito nel corso della riunione del comitato "Sicurezza marittima" del 27 giugno 2008). Il 20/10/2008 la Lettonia e Malta non avevano ancora trasmesso le loro risposte al questionario.

## **4. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA**

### **4.1. Recepimento nella legislazione nazionale**

Adottata il 26 ottobre 2005, la direttiva è stata recepita (con ritardo) nella legislazione nazionale degli Stati membri nel corso del 2007 e del 2008. La maggior parte dei 22 Stati membri<sup>9</sup> che dovevano recepire le disposizioni della direttiva nella legislazione nazionale lo hanno fatto successivamente allo scadere del termine ultimo di attuazione stabilito al 15 giugno 2007. Solo sei Stati membri hanno notificato le misure nazionali prima dello scadere del termine ultimo per il recepimento, mentre sei altri lo hanno fatto subito dopo. In media il ritardo nel recepimento è stato di sei mesi<sup>10</sup>. I servizi della Commissione hanno avviato dieci procedimenti di infrazione per la mancata notifica delle misure nazionali di recepimento che hanno determinato l'invio di dieci lettere di costituzione in mora il 1° agosto 2007 e, successivamente, di sei pareri motivati tra novembre 2007 e febbraio 2008. Il 1° gennaio 2008 sette Stati membri dovevano ancora adottare e trasmettere alla Commissione le loro misure nazionali di recepimento della direttiva. Infine, il 18 settembre 2008, la Commissione ha deciso di adire la Corte di giustizia per la mancata comunicazione delle misure nazionali di recepimento entro i termini stabiliti contro gli ultimi due Stati membri<sup>11</sup> ritardatari.

Occorre rilevare che questi ritardi accumulati nella preparazione e l'adozione delle misure nazionali di recepimento in vari Stati membri hanno avuto ripercussioni "a cascata" in quanto le autorità competenti non hanno potuto svolgere il loro lavoro per l'attuazione della direttiva fino a quando le misure nazionali non sono state stabilite in via definitiva e adottate.

### **4.2. Conformità delle misure nazionali adottate per il recepimento della direttiva**

Visto il ritardo registrato nell'adozione dei testi nazionali di attuazione della direttiva negli Stati membri, i servizi della Commissione non sono ancora stati in grado di terminare l'esame approfondito della conformità delle misure notificate alle disposizioni pertinenti della direttiva. Tuttavia, benché una prima analisi consenta di ritenere che, nel complesso, gli Stati membri abbiano adeguatamente recepito la direttiva nella loro legislazione nazionale, la messa in pratica delle disposizioni della direttiva resta troppo spesso da stabilire a livello locale, come dimostrano i risultati delle prime missioni<sup>12</sup> degli ispettori della Commissione per il controllo dell'applicazione della direttiva nei porti.

Non appena l'insieme dei testi nazionali sarà a disposizione dei servizi competenti (cioè tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009), un esame più approfondito delle misure nazionali di recepimento o delle disposizioni supplementari adottate dagli Stati membri sarà effettuato dai servizi della Commissione al fine di valutare in modo complessivo, per tutti gli Stati membri interessati, la conformità delle misure nazionali con le disposizioni pertinenti della direttiva.

---

<sup>9</sup> Poiché la presente direttiva riguarda i porti marittimi, gli obblighi in essa contenuti non si applicano all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia (considerando 18).

<sup>10</sup> Le date di notifica delle misure di recepimento sono riprese nella tabella di cui all'allegato I.

<sup>11</sup> Estonia e Regno Unito.

<sup>12</sup> I 4 porti in cui sono state effettuate le ispezioni in 4 Stati membri, in settembre e ottobre 2008, non avevano ancora avviato i lavori di valutazione precedenti all'elaborazione e all'adozione dei piani di sicurezza.

Nel 2009 il programma di lavoro per lo svolgimento delle ispezioni da parte della Commissione nel settore della sicurezza marittima comprenderà sistematicamente una parte che consentirà di verificare che le procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva siano state attuate correttamente.

## **5. QUESTIONI CENTRALI**

Dopo i tragici eventi del 2001 (11 settembre a New York e Washington), del 2004 (11 marzo a Madrid) e del 2005 (7 luglio a Londra), la direttiva sulla sicurezza portuale risponde alle preoccupazioni espresse circa l'esigenza di rafforzare la sicurezza di tutti i modi di trasporto, in particolare rafforzando il quadro giuridico e migliorando i meccanismi di prevenzione.

La direttiva – conformemente al principio di sussidiarietà – prevede che gli Stati membri determinino i limiti di ogni porto e decidano in merito all'applicazione delle misure previste dalla direttiva nelle zone adiacenti. Gli Stati membri sono inoltre tenuti a garantire che le valutazioni della sicurezza portuale e i piani di sicurezza portuale siano elaborati correttamente. I colegislatori avevano in mente di ricorrere alle stesse strutture e agli stessi organismi di sicurezza previsti dal regolamento in modo da istituire un regime di sicurezza che si applichi all'insieme della catena logistica del trasporto marittimo, dalla nave alla zona portuale, passando per i terminal. Questa impostazione doveva consentire una semplificazione delle procedure e delle sinergie tra i servizi degli Stati membri responsabili in materia di sicurezza.

Questo capitolo tratta delle principali questioni che l'esercizio di valutazione ha messo in rilievo.

### **5.1. Perimetro di ogni porto**

I porti sono caratterizzati da un'ampia diversità in termini di statuto, proprietà, dimensioni, funzione e caratteristiche geografiche. È difficile stabilire una tipologia, tanto più che la maggior parte dei porti è aperta a vari tipi di attività (commerciali, industriali, ...) all'interno della zona portuale. Un porto "storico" intorno al quale si è sviluppata la città e un porto moderno, creato dal nulla, direttamente collegato al suo hinterland e alle altre vie di comunicazione e di trasporto, presentano realtà molto diverse. La diversità geografica di alcune zone portuali e la loro integrazione nel tessuto urbano o con siti industriali e commerciali rendono spesso difficoltosa la definizione del perimetro del porto per quanto concerne la sicurezza.

La difficoltà nello stabilire i limiti della zona portuale che rientra nel campo di applicazione della direttiva ha dato luogo a strategie diverse nei vari Stati membri. Per la fissazione dei limiti della zona portuale sono state consultate e coinvolte le autorità portuali. In alcuni Stati membri questo limite è stato fissato sulla base delle competenze esistenti di alcune autorità o di alcuni impianti portuali, mentre in altri Stati membri il perimetro è stato adeguato alle attività che hanno un nesso marittimo diretto, il che consente di escludere dal campo di applicazione della direttiva i settori portuali che rientrano in particolare nella navigazione da diporto o delle zone residenziali, ma anche delle attività commerciali o industriali.

In generale, una volta ricordato il principio per cui i porti ai sensi della direttiva sono quelli in cui sono situati uno o più impianti portuali oggetto di un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato in virtù del regolamento (CE) n. 725/2004, spesso gli Stati membri hanno

determinato il perimetro della zona portuale in base ai singoli casi, facendo riferimento alle caratteristiche specifiche locali. Infatti, l'introduzione di un sistema di sicurezza nell'intero perimetro portuale deve tenere conto della necessaria coabitazione strutturale e storica delle attività commerciali, della pesca e dalla navigazione da diporto. Se gli attentati terroristi nei porti possono provocare gravi perturbazioni dei sistemi di trasporto, causare danni alle persone all'interno dei porti e alla popolazione che abita nelle vicinanze, le misure messe in atto mediante i piani di sicurezza dei porti, in particolare quando ci si trova al primo dei tre livelli di sicurezza, permettono di assicurare in modo flessibile gli scambi necessari e la circolazione di persone e merci nei porti.

## **5.2. Informazioni derivanti dalla valutazione della sicurezza portuale**

La valutazione della sicurezza non è stata ancora terminata in tutti i porti, principalmente per mancanza di una regolamentazione nazionale. Il lavoro di valutazione deve permettere di identificare i beni e le infrastrutture da proteggere dalle minacce e dai rischi di azioni illecite internazionali che gravano sulle attività portuali. Così, una volta determinata la vulnerabilità potenziale delle infrastrutture, la fase successiva consiste nell'elaborare e attuare le misure adeguate capaci di ridurre i rischi, a ciascuno dei tre livelli di rischio identificati (normale, crescente, elevato), in particolare utilizzando attrezzature tecniche idonee alle caratteristiche specifiche dei porti in questione. La valutazione deve concludersi con la definizione del perimetro di ogni porto e con la proposta di misure efficienti riprese in un piano di sicurezza portuale che devono essere attuate per far fronte alle minacce e ai rischi identificati.

In molti Stati membri questa valutazione è sottoposta al parere di un comitato locale per la sicurezza portuale presieduto dall'autorità di sicurezza portuale. Di solito il comitato locale portuale è composto da rappresentanti locali delle amministrazioni che lavorano sul porto e partecipano alla sicurezza (servizi di polizia, guardacoste, affari marittimi, dogane, gendarmeria, ecc.). Spesso l'autorità competente approva la valutazione e il piano di sicurezza portuale solo dopo aver ricevuto il parere del comitato locale in questione. L'importanza della collaborazione fra tutti i soggetti responsabili della sicurezza è apparsa nuovamente come una condizione essenziale, sia per la realizzazione delle valutazioni che per l'attuazione dei piani.

La direttiva prevede inoltre che in ogni porto gli Stati approvino un agente di sicurezza del porto. Gli agenti di sicurezza dei porti che sono designati dall'autorità competente fungono da punti di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale. Gli Stati membri hanno ritenuto necessario prevedere formazioni in materia di sicurezza prima della nomina degli agenti. Sebbene la direttiva non abbia previsto nulla in merito, in genere risulta che le conoscenze degli agenti di sicurezza del porto siano controllate e che a questi ultimi sia rilasciato un certificato di idoneità.

## **5.3. Controllo e sorveglianza dei piani di sicurezza portuale e relativa attuazione**

In conformità dell'articolo 13 della direttiva, gli Stati membri devono assicurare un controllo che garantisca una supervisione adeguata e periodica dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.

In generale, gli Stati membri hanno assegnato questo compito alle amministrazioni centrali che eseguono o fanno eseguire audit e ispezioni (annunciate o no) nei porti per assicurarsi che i piani siano conformi alla regolamentazione, che le misure di sicurezza realmente attuate corrispondano concretamente ai requisiti del piano e che tutte le misure necessarie siano state effettivamente adottate e attuate.



Inoltre, in genere le autorità nazionali apportano un sostegno rilevante ai porti e alle autorità competenti fornendo consulenze e assistenza, in particolare in occasione dell'elaborazione dei piani e delle riunioni dei comitati locali di sicurezza.

#### **5.4. Organismo di sicurezza riconosciuto**

Gli organismi di sicurezza riconosciuti che soddisfano le condizioni di cui all'allegato IV della direttiva possono essere consultati e utilizzati per svolgere le valutazioni e preparare i piani di sicurezza. Un organismo di sicurezza riconosciuto che abbia effettuato una valutazione di sicurezza del porto o una revisione di una valutazione siffatta non può tuttavia elaborare o rivedere il piano di sicurezza del medesimo porto.

La possibilità di ricorrere all'uso di organismi di sicurezza riconosciuti varia da uno Stato membro all'altro. Alcuni Stati membri ritengono che gli organismi di sicurezza riconosciuti che soddisfano i requisiti previsti dalla direttiva possono effettuare valutazioni di sicurezza del porto e preparare i piani di sicurezza. Sono invece più numerosi gli Stati membri che ritengono che i porti e gli impianti portuali sono infrastrutture critiche nazionali e che pertanto non autorizzano la delega della responsabilità dello Stato. Questo vale in particolare per gli Stati membri che dispongono della capacità amministrativa sufficiente per ottemperare agli obblighi previsti in modo competente, efficiente e indipendente. La questione del ricorso agli organismi di sicurezza riconosciuti è molto complessa e in ambito portuale non sono ancora disponibili gli elementi necessari per trarre le conclusioni in termini di costi e di fiducia nella qualità del servizio reso.

### **6. SINTESI**

Sebbene la direttiva sia stata adottata in prima lettura con un ampio sostegno del Parlamento europeo e all'unanimità al Consiglio e nonostante la proroga di 18 mesi del termine di recepimento nel diritto nazionale (invece dei 12 mesi inizialmente previsti nella proposta iniziale della Commissione), la maggior parte degli Stati membri interessati ha recepito la direttiva soltanto dopo la scadenza del termine o addirittura con un ritardo significativo che è stato possibile ridurre solo avviando procedure di infrazione.

Tuttavia, l'impressione globale è che le principali disposizioni della direttiva, che si spingono al di là di obblighi internazionali, sono state integrate negli ordinamenti legislativi e regolamentari del diritto interno degli Stati membri. L'applicazione pratica incontra tuttavia ancora difficoltà di tipo organizzativo e funzionale a livello dei porti. Le amministrazioni locali non dispongono ancora di tutti gli elementi necessari per proseguire con l'attuazione pratica della direttiva.

Le principali difficoltà incontrate riguardano la definizione del perimetro del porto, che viene definito su base individuale secondo i risultati e le informazioni ottenuti con la valutazione della sicurezza portuale. L'eterogeneità dei soggetti portuali, la grande varietà degli statuti giuridici degli impianti e delle infrastrutture portuali, il sovrapporsi all'interno dello spazio geografico portuale di zone che non partecipano direttamente all'attività del porto e la necessità di creare una sinergia a favore di un obiettivo in termini di sicurezza che sia compreso e accettato da tutti, sono tutti elementi che rendono lunga e difficile la realizzazione delle valutazioni della sicurezza portuale.

## 7. CONCLUSIONI

Poiché l'esperienza della Commissione nell'applicazione della direttiva è relativamente recente, è ancora prematuro procedere ad una valutazione definitiva del suo impatto.

Tuttavia, dopo che dal 2004 gli Stati membri si sono dedicati all'intensa opera di attuazione delle disposizioni destinate a migliorare la sicurezza delle navi e degli impianti portuali associati, ora devono affrontare la sfida di completare i dispositivi di sicurezza ai perimetri portuali per garantire un livello di sicurezza elevato ed uniforme in tutti i porti europei. Il lavoro degli Stati membri per completare il recepimento della direttiva fino a tutti i livelli locali deve proseguire non solo per completare il quadro normativo della sicurezza marittima ma soprattutto per rafforzare la sicurezza nelle zone di attività marittime e portuali e assicurare la massima protezione di queste attività all'interno del perimetro di ogni porto interessato. Occorre sempre ricordare che la sicurezza dell'intera catena logistica è determinata dall'anello più debole che la compone.

Sulla base di queste conclusioni, la Commissione ricorda che per assicurare la sicurezza globale del trasporto marittimo è essenziale garantire la sicurezza dei porti e delle zone di avvicinamento. Oggi nessuno vorrebbe che i propri passeggeri o le proprie merci transitassero in un porto non "sicuro". Le condizioni della sicurezza portuale richiedono un livello elevato di vigilanza da parte degli Stati membri e di preparazione da parte di tutti i soggetti interessati per garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei. Per questa ragione in materia di sicurezza nelle zone marittime e portuali è opportuno continuare a lavorare per migliorare in modo permanente i dispositivi di prevenzione, protezione e reazione per contrastare le nuove minacce poste dal terrorismo, dalla pirateria o da qualsiasi altro atto illecito internazionale. A tal fine, a partire dal 2009 il programma di lavoro per l'esecuzione delle ispezioni effettuate dalla Commissione nell'ambito della sicurezza marittima comprenderà sistematicamente una componente che permetterà di verificare che le procedure per il controllo dell'applicazione della direttiva siano state correttamente applicate e attuate.

Inoltre, la Commissione propone di studiare i limiti che le autorità competenti incontrano nell'attuazione delle misure di sicurezza. Lo studio in questione dovrebbe permettere di stilare una tipologia oggettiva dei porti e di esaminare come integrare, nell'interesse di tutti i soggetti portuali, i suggerimenti per l'attuazione delle misure di sicurezza necessarie per proteggere dagli atti illeciti e dai relativi effetti devastanti. La ricerca dovrà riguardare necessariamente le interazioni fra le varie zone di attività dei porti, che possono essere commerciali, industriali, residenziali o dedicate alle altre attività nautiche come la pesca o la navigazione da diporto, che hanno un'incidenza diretta o indiretta sulla sicurezza del porto in generale. In base alle caratteristiche identificate per ogni tipo di porto occorrerà cercare i metodi più adatti per assicurare l'equilibrio necessario fra i principi fondamentali di libertà e l'attuazione delle misure essenziali per tenere conto dei punti deboli e delle risposte da fornire alle minacce, con l'obiettivo di assicurare, sulla base della valutazione del livello di rischio, la miglior protezione possibile per tutti gli utenti dei porti e dei trasporti marittimi, per l'economia europea e, globalmente, per la società.

## **ALLEGATI:**

**Allegato I:** tabella indicante lo stato di recepimento della direttiva negli Stati membri.

**Allegato II:** tabella indicante il numero di porti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva, ripartiti per Stato membro.

**ALLEGATO I: TABELLA INDICANTE LO STATO DI RECEPIMENTO DELLA  
DIRETTIVA NEGLI STATI MEMBRI (AL 15.10.2008)**

**Notifica delle misure nazionali di recepimento della direttiva**

Termine ultimo per il recepimento: 15.6.2007 (art. 18)

Stati membri (1)	Recepimento della direttiva nel diritto nazionale (4)	Procedimenti di infrazione avviati		
		Invio della lettera di costituzione in mora	Invio del parere motivato	Decisione di ricorrere alla Corte di giustizia
<b>Belgio</b>	27.4.2007			
<b>Bulgaria</b>	<b>28.8.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Cipro (5)</b>	<b>27.7.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Germania</b>	<i>Incompleto 7.8 (2)</i>	<b>1.8.2007</b>	<b>29. 2.2008</b>	
<b>Danimarca</b>	10.7.2007			
<b>Estonia</b>	-	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	<b>18.9.2008</b>
<b>Grecia</b>	<b>15.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Spagna</b>	<b>9.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	
<b>Finlandia</b>	12.6.2007			
<b>Francia</b>	16.7.2007			
<b>Irlanda</b>	18.7.2007			
<b>Italia</b>	<b>10.11.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Lituania</b>	31.1.2007			
<b>Lettonia</b>	31.8.2006			
<b>Malta</b>	<b>10.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	
<b>Paesi Bassi</b>	13.6.2007			
<b>Polonia</b>	<b>30.9.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>29.2.2008</b>	
<b>Portogallo</b>	21.11.2006			
<b>Romania</b>	14.6.2007			
<b>Svezia</b>	30.5.2007			
<b>Slovenia</b>	26.5.2007			
<b>Regno Unito</b>	<i>Parziale (3)</i>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	<b>18.9.2008</b>

(1) Poiché la presente direttiva riguarda i porti marittimi, gli obblighi in essa contenuti non si applicano all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia (considerando 18).

(2) Per via del carattere federale dello Stato, la direttiva rientra nella competenza dei Länder che devono recepirla. Al momento attuale, 7 degli 8 Länder tenuti a recepire la direttiva hanno adottato delle misure di recepimento, che sono state notificate alla Commissione. Il 14.10.2008 le autorità tedesche hanno comunicato che le restanti misure sarebbero state adottate entro il mese di dicembre 2008 (Land Bassa Sassonia).

(3) Il 3.9.2008 le autorità del Regno Unito hanno comunicato le misure di recepimento unicamente per Gibilterra, mentre le misure di recepimento per Gran Bretagna e Irlanda del Nord sono in preparazione ma non sono ancora state adottate in via definitiva.

(4) Le notifiche degli Stati membri sono conservate nella banca dati della Commissione, curata dal Segretariato generale.

(5) Per Cipro, la notifica delle misure nazionali e la lettera di costituzione in mora si sono incrociate e il procedimento di infrazione è stato immediatamente archiviato.

**ALLEGATO II: TABELLA INDICANTE IL NUMERO DI PORTI CHE RIENTRANO  
NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA, RIPARTITI PER STATO  
MEMBRO**

<b>Stato membro</b>	<b>Num. di porti ai sensi della direttiva (1)</b>	<b>Num. di porti &gt; 1 milione t o &gt; 1 milione pass./anno</b>	<b>Stato membro</b>	<b>Num. di porti ai sensi della direttiva (1)</b>	<b>Num. di porti &gt; 1 milione t o &gt; 1 milione pass./anno</b>
<b>Austria</b>	<b>N/D (2)</b>	<b>-</b>	<b>Italia</b>	<b>90</b>	<b>28</b>
<b>Belgio</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>Lituania</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Bulgaria</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>Lussemburgo</b>	<b>N/D (2)</b>	<b>-</b>
<b>Cipro</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>Lettonia</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
<b>Repubblica Ceca</b>	<b>N/D (2)</b>	<b>-</b>	<b>Malta</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
<b>Germania</b>	<b>62</b>	<b>17</b>	<b>Paesi Bassi</b>	<b>20</b>	<b>12</b>
<b>Danimarca</b>	<b>79</b>	<b>16</b>	<b>Polonia</b>	<b>9</b>	<b>4</b>
<b>Estonia</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>Portogallo</b>	<b>17</b>	<b>6</b>
<b>Grecia</b>	<b>81</b>	<b>9</b>	<b>Romania</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
<b>Spagna</b>	<b>78</b>	<b>31</b>	<b>Svezia</b>	<b>27</b>	<b>26</b>
<b>Finlandia</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>Slovenia</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Francia</b>	<b>47</b>	<b>18</b>	<b>Repubblica Slovacca</b>	<b>N/D (2)</b>	<b>-</b>
<b>Ungheria</b>	<b>N/D (2)</b>	<b>-</b>	<b>Regno Unito</b>	<b>153</b>	<b>51</b>
<b>Irlanda</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>TOTALE</b>	<b>754</b>	<b>263</b>

(1) Cifre tratte dall'elenco dei porti interessati comunicato dagli Stati membri, ai sensi della relativa disposizione dell'articolo 12 della direttiva.

(2) Poiché la presente direttiva riguarda i porti marittimi, gli obblighi in essa contenuti non si applicano all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia (considerando 18).