




THE MARITIME[®] JOURNAL

A CURA DI:

Greta Tellarini

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini
 Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon
 Benito Pagnanelli, Franco Persiani
 Alfredo Roma, Kai-Uwe Schrogl
 Mario Sebastiani, Greta Tellarini
 Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Giuseppe Giliberti, Nicola Ridolfi,
 Greta Tellarini

REDAZIONE:

Silvia Ceccarelli, Giuseppe Giliberti
 Alessandra Laconi, Pietro Nisi
 Nicola Ridolfi, Alessio Totaro

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì

E-mail: ing2.the-maritime-journal@unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

SOMMARIO

**Recenti interventi dell'Unione Europea
 nell'ambito dell'organizzazione comune dei mercati
 nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura**

di Giuseppe Giliberti

2-3

Osservatorio Legislativo*a cura di Giuseppe Giliberti*

4-10

Rassegna Giurisprudenziale*a cura di Nicola Ridolfi*

10-15

Materiali*a cura di Greta Tellarini*

16-17





Recenti interventi dell'Unione Europea nell'ambito dell'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura

di Giuseppe Giliberti

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 38 del 12 febbraio 2011 sono stati pubblicati sei regolamenti applicativi di disposizioni relative all'organizzazione comune di mercati (OCM) nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, la quale trova la sua disciplina di base nel regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio del 17 dicembre 1999. Ecco i recenti regolamenti e i loro tratti salienti.

Il primo, relativo al regime degli scambi con i paesi terzi, è il regolamento (UE) n. 120/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che fissa i prezzi di riferimento di alcuni prodotti della pesca per la campagna di pesca 2011. Tali prezzi di riferimento sono previsti dal regolamento (CE) n. 104/2000 il quale stabilisce che per garantire un approvvigionamento in materie prime destinate all'industria di trasformazione conforme alle esigenze del mercato comunitario, per alcuni prodotti i dazi doganali sono sospesi, a condizione che sia rispettato un prezzo di riferimento fissato annualmente.

Il secondo è il regolamento (UE) n. 122/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che fissa, per la campagna di pesca 2011, i prezzi unionali di ritiro e di vendita dei prodotti della pesca di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio. Tali prezzi si applicano alle operazioni di ritiro e di riporto disciplinate da quest'ultimo regolamento, rispettivamente agli articoli 17 e 23.

Relativamente alle operazioni di ritiro, le organizzazioni di produttori possono fissare un prezzo al di sotto del quale non vendono i prodotti conferiti dai produttori aderenti, concedendo agli stessi un'indennità (art. 17). Gli Stati membri, poi, concedono una compensazione finanziaria alle organizzazioni di produttori che effettuano ritiri per i prodotti di cui all'allegato I, parti A e B, a condizione che il prezzo di ritiro applicato dalle organizzazioni sia il prezzo di ritiro unionale e solo se i prodotti ritirati dal mercato sono smerciati a fini diversi dal consumo umano o in condizioni tali da non rappresentare un ostacolo al normale smaltimento degli altri prodotti (art. 21).

Quanto alle operazioni di riporto, il regolamento (CE) n. 104/2000 dispone che beneficiano di un aiuto i prodotti di cui all'allegato I, parti A e B, ritirati dal mercato al prezzo unionale di ritiro, nonché i prodotti di cui all'allegato I, parte C, messi in vendita ma senza aver trovato acquirenti al prezzo di vendita comunitario. In questo caso, vengono presi in considerazione solo i quantitativi che vengono trasformati per essere stabilizzati ed immagazzinati, oppure vengono conservati in condizioni e durante un periodo da determinare (art. 23).

I prezzi unionali di ritiro e di vendita sono fissati prima dell'inizio della campagna di pesca (artt. 18, 20 e 22).

Il terzo è il regolamento (UE) n. 121/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che





fissa valori forfettari da utilizzare nel calcolo delle compensazioni finanziarie e dei relativi anticipi per i prodotti della pesca ritirati dal mercato durante la campagna di pesca 2011. A tal riguardo, il regolamento (CE) n. 104/2000, all'articolo 21, stabilisce che, dall'importo della compensazione finanziaria che gli Stati membri concedono alle organizzazioni di produttori per i ritiri di prodotti di cui all'allegato I, parti A e B, è detratto il valore, stabilito forfettariamente, del prodotto destinato a fini diversi dal consumo umano. Tale valore è fissato all'inizio della campagna di pesca.

Il quarto è il regolamento (UE) n. 125/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che fissa, per la campagna di pesca 2011, l'ammontare dell'aiuto al riporto e dell'aiuto forfettario per taluni prodotti della pesca. Dell'aiuto al riporto abbiamo detto sopra. L'aiuto forfettario, invece, trova la sua disciplina di base all'articolo 24 del regolamento (CE) n. 104/2000 ed è concesso dagli Stati membri alle organizzazioni di produttori che effettuano autonomamente ritiri e riporti di prodotti di cui all'allegato IV del medesimo regolamento. Le modalità di applicazione dei due aiuti sono contenute rispettivamente nel regolamento (CE) n. 2814/2000 della Commissione, del 21 dicembre 2000, e nel regolamento (CE) n. 939/2001 della Commissione, del 14 maggio 2001. Detti regolamenti stabiliscono che il livello dell'aiuto al riporto e l'importo del premio forfettario sono fissati prima dell'inizio di ciascuna campagna di pesca.

Infine, per alcuni prodotti congelati a bordo delle navi, è previsto un regime specifico di sostegno sotto forma di aiuto all'ammasso privato, entro dati limiti e a determinate condizioni, se tali prodotti non possono essere smaltiti sul mercato ad un prezzo che superi un livello da determinarsi su base comunitaria. A tal proposito sono stati emanati due regolamenti.

Il primo è il regolamento (UE) n. 123/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che fissa, per la campagna di pesca 2011, i prezzi unionali di vendita dei prodotti della pesca elencati nell'allegato II del regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio. L'articolo 25 di quest'ultimo regolamento stabilisce che l'aiuto all'ammasso privato è concesso per i prodotti pescati, congelati a bordo e sbarcati nella Comunità da un produttore aderente ad un'organizzazione di produttori, nonché immagazzinati per un periodo minimo e reimmessi sul mercato comunitario. Sono presi in considerazione solo prodotti messi in vendita ma senza aver trovato acquirenti al prezzo unionale di vendita, fissato prima dell'inizio della campagna di pesca.

Il secondo è il regolamento (UE) n. 124/2011 della Commissione dell'11 febbraio 2011 che fissa, per la campagna di pesca 2011, l'importo dell'aiuto all'ammasso privato per taluni prodotti della pesca. Onde evitare di incoraggiare l'ammasso di lunga durata e nell'intento di abbreviare i termini di pagamento e di ridurre gli oneri dei controlli, l'aiuto all'ammasso privato viene concesso in un'unica rata. Pertanto, il presente regolamento stabilisce che per la campagna di pesca 2011, l'importo dell'aiuto all'ammasso privato di cui all'articolo 25 del regolamento (CE) n. 104/2000, per i prodotti che figurano nell'allegato II del medesimo regolamento, è fissato in 219 EUR/t per il primo mese, e 0 EUR/t per il secondo mese.

Giuseppe Giliberti





Osservatorio Legislativo

a cura di Giuseppe Giliberti

REGOLAMENTO (UE) N. 57/2011 DEL CONSIGLIO DEL 18 GENNAIO 2011 CHE STABILISCE, PER IL 2011, LE POSSIBILITÀ DI PESCA PER ALCUNI STOCK ITTICI O GRUPPI DI STOCK ITTICI, APPLICABILI NELLE ACQUE DELL'UE E, PER LE NAVI DELL'UE, IN DETERMINATE ACQUE NON UE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 024/1 del 27 gennaio 2011)

A norma dell'articolo 43, paragrafo 3, del trattato, il Consiglio, su proposta della Commissione, adotta le misure relative alla fissazione e ripartizione delle possibilità di pesca. Tale ripartizione tra gli Stati membri viene fissata in modo tale da garantire a ciascuno di essi la stabilità relativa delle attività di pesca per ciascuno stock o ciascun tipo di pesca e nel pieno rispetto degli obiettivi della politica comune della pesca. Le misure che disciplinano l'accesso alle acque e alle risorse e l'esercizio sostenibile delle attività di pesca, inoltre, sono stabilite tenendo conto dei pareri scientifici, tecnici ed economici disponibili e segnatamente delle relazioni del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca.

Col presente regolamento, dunque, il Consiglio stabilisce per il 2011 i limiti di cattura per taluni stock ittici e gruppi di stock ittici e si applica alle navi UE e alle navi di paesi terzi operanti in acque UE. Tra l'altro, il presente regolamento stabilisce i massimali di sforzo per il tonno rosso in Atlantico orientale e nel Mediterraneo. Sul punto, con riferimento all'Italia, l'articolo 16 e l'allegato IV del presente regolamento, oltre a stabilire il numero massimo di navi autorizzate a praticare nel Mediterraneo e nell'Adriatico la pesca del tonno rosso di taglia compresa tra 8 kg/75 cm e 30 kg/115 cm (il regolamento (CE) n. 302/2009 consente, in casi particolari dallo stesso regolamento disciplinati, la pesca di tonno rosso di tale taglia in deroga al principio generale che fissa la taglia minima in 30 kg/115 cm), stabiliscono che la capacità massima di allevamento e di ingrasso del tonno rosso e il quantitativo massimo di catture di tonno rosso selvatico che il medesimo Stato può assegnare ai propri allevamenti sono rispettivamente di 13.000 e 3.764 tonnellate; numeri invariati rispetto a quanto stabilito dal regolamento (CE) n. 53/2010 per l'anno 2010.

Il presente regolamento si applica a decorrere dal 1° gennaio 2011.

DIRETTIVA 2011/15/UE DELLA COMMISSIONE DEL 23 FEBBRAIO 2011 RECANTE MODIFICA DELLA 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

(Pubblicata in G.U.U.E. L 49/33 del 24 febbraio 2011)

La presente direttiva modifica la direttiva 2002/59/CE aggiornando l'articolo 12, relativo agli obblighi di informazione concernenti il trasporto di merci pericolose, e sostituendo gli



allegati II e IV rispettivamente recanti le prescrizioni applicabili alle apparecchiature di bordo e le misure che gli Stati membri possono adottare in presenza di una minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente.

L'aggiornamento dell'articolo 12 si è reso necessario in seguito alla sostituzione della risoluzione IMO MSC.150(77) con la risoluzione IMO MSC.286(86) relativa alla scheda dei dati di sicurezza dei prodotti (material safety data sheet – MSDS). Quest'ultima risoluzione segue la IMO MSC.239(83) che, attraverso l'introduzione nella Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) della nuova regola VI/5-1, ha reso obbligatoria la fornitura della scheda in questione prima del carico dei prodotti.

L'allegato II alla direttiva 2002/59/CE, poi, stabiliva il calendario da osservare per installare a bordo delle navi le apparecchiature relative al sistema di identificazione automatica (AIS) ed al sistema di registrazione dei dati di viaggio (VDR), compresa la previsione del rilascio di eventuali deroghe da parte degli Stati membri. La nuova versione dell'allegato II è aggiornata con le modifiche apportate alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e tiene conto dello sviluppo di VDR semplificati (S-VDR) approvato dall'IMO.

Infine, la nuova versione dell'allegato IV definisce più chiaramente i poteri d'intervento degli Stati membri a seguito di un sinistro marittimo, stabilendo che gli stessi possono impartire istruzioni alle società di assistenza, salvataggio o rimorchio per prevenire un pericolo grave e imminente che minaccia il litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi e dei loro equipaggi e passeggeri o quella di persone a terra o per proteggere l'ambiente marino.

REGOLAMENTO (UE) N. 202/2011 DELLA COMMISSIONE DEL 1° MARZO 2011 RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO I DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1005/2008 DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA LA DEFINIZIONE DEI PRODOTTI DELLA PESCA E DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 DELLA COMMISSIONE PER QUANTO RIGUARDA I MODULI DI NOTIFICA PREVENTIVA, I PARAMENTRI PER LE ISPEZIONI IN PORTO E I SISTEMI DI DOCUMENTAZIONE DELLE CATTURE ADOTTATI DALLE ORGANIZZAZIONI REGIONALI DI GESTIONE DELLA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 57/10 del 2 marzo 2011)

Con il presente provvedimento l'Unione europea interviene sul regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, istituito dal regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, e sulle relative modalità di applicazione introdotte col regolamento (CE) n. 1010/2009 della Commissione, del 22 ottobre 2009.

Il regolamento (CE) n. 1005/2008 viene modificato sostituendone l'allegato I recante l'elenco dei prodotti cui non si applica la definizione di prodotti della pesca. Tale elenco, già modificato con regolamento CE n. 86/2010, può essere riveduto ogni anno e va modificato sulla base delle nuove informazioni acquisite nell'ambito della cooperazione amministrativa con i paesi terzi.



Il regolamento (CE) n. 1010/2009, invece, oltre a subire la soppressione dell'allegato XIII che riporta anch'esso l'elenco dei prodotti cui non si applica la definizione di prodotti della pesca, evitando così inutili duplicazioni, viene adeguato, nelle disposizioni relative alle ispezioni di pescherecci dei paesi terzi da effettuare nei porti degli Stati membri, all'accordo sulle misure di competenza dello Stato di approdo intese a prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, concluso nell'ambito dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura (FAO). Tale adeguamento comporta sia l'aggiunta di un nuovo criterio tra i parametri per le ispezioni in porto, ma anche l'inclusione di informazioni specifiche nei moduli che i pescherecci di paesi terzi devono utilizzare per la notifica preventiva di arrivi in porto. Detti moduli, che vengono sostituiti, sono l'allegato IIA e l'allegato IIB, il secondo dei quali dedicato alla notifica semplificata.

L'ultima modifica del regolamento (CE) n. 1010/2009 riguarda l'allegato V recante i sistemi di documentazione delle catture adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca riconosciuti conformi ai requisiti stabiliti nel regolamento (CE) n. 1005/2008; in tale allegato viene sostituito il riferimento al programma ICCAT di documentazione delle catture di tonno rosso, aggiornandolo con quello istituito dal regolamento (UE) n. 640/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio.

DECRETO 30 NOVEMBRE 2010 - AGGIORNAMENTO DELLE NORME DI SICUREZZA PER IL TRASPORTO MARITTIMO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA E DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO E TRASPORTO MARITTIMO E PER IL NULLA OSTA ALLO SBARCO

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 1 del 3 gennaio 2011 – S.O. n. 1)

Il presente provvedimento, in vigore dal 1° gennaio 2011, approva e rende esecutive le norme di sicurezza e le procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco di carichi solidi alla rinfusa, riportate nel proprio Allegato 1.

Il presente decreto, infine, abroga e sostituisce il decreto dirigenziale del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto n. 1077 del 31 ottobre 2007 recante Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi allegato al decreto del Ministro della marina mercantile 22 luglio 1991 e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi.

DECRETO 22 DICEMBRE 2010 - APPROVAZIONE DEI MODELLI DI CERTIFICATI DI SICUREZZA

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 4 del 7 gennaio 2011 – S.O. n. 7)

Con decorrenza dal 1° gennaio 2011 sono approvati secondo i form allegati al presente decreto i modelli dei seguenti Certificati di sicurezza: Documento di conformità (Solas 74);



Documento di conformità provvisorio (Solas 74); Certificato di gestione della sicurezza (Solas 74); Certificato di gestione della sicurezza provvisorio (Solas 74); Documento di conformità (Regolamento (CE) n. 336/2006); Documento di conformità provvisorio (Regolamento (CE) n. 336/2006); Certificato di gestione della sicurezza (Regolamento (CE) n. 336/2006); Certificato di gestione della sicurezza provvisorio (Regolamento (CE) n. 336/2006); Certificato di sicurezza per navi da passeggeri e relativo elenco delle dotazioni; Certificato di sicurezza delle dotazioni per nave da carico e relativo elenco delle dotazioni; Certificato di sicurezza radioelettrica per nave da carico e relativo elenco delle dotazioni; Certificato di sicurezza per unità veloci (HSC 1994); Autorizzazione all'esercizio per unità veloci (HSC 1994); Certificato di sicurezza per unità veloci (HSC 2000); Autorizzazione all'esercizio per unità veloci (HSC 2000); Certificato di esenzione; Certificato internazionale di sicurezza delle navi (International Ship Security Certificate); Certificato internazionale di sicurezza delle navi provvisorio (Interim International Ship Security Certificate).

Infine, il presente decreto abroga il decreto dirigenziale del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto n. 550 del 24 giugno 2008 con il quale sono stati approvati i modelli di certificati di sicurezza.

DECRETO 23 NOVEMBRE 2010, N. 236 - ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 5 DEL DECRETO LEGISLATIVO 4 FEBBRAIO 2000, N. 45 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI, RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 98/18/CE, COME RIFUSA DALLA DIRETTIVA 2009/45/CE RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E ALLE NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGIERI ADIBITE A VIAGGI NAZIONALI

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 6 del 10 gennaio 2011, pag. 1)

Ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 45/2000, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, possono essere adottate misure che consentono l'equivalenza alle regole contenute nell'allegato I (Requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, adibite ai viaggi nazionali) del decreto legislativo medesimo, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto le suddette regole.

Attuando detta disposizione, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il presente decreto applicabile a tutte le navi passeggeri e ro-ro passeggeri di classe B esistenti che effettuano navigazione tra porti nazionali ovvero tra porti nazionali e le isole minori italiane, e comunque entro due ore da porti ed ancoraggi sicuri.

Sono di classe B le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa (art. 3, comma 1, d.lgs 45/2000).

Le equivalenze riguardano gli impianti di sentina e i provvedimenti di sicurezza contro il fuoco; sono inoltre previste norme integrative per impianti elettrici di bordo. Il presente decreto, infine, detta le procedure per il rilascio del provvedimento di equivalenza.



DECRETO 6 DICEMBRE 2010 - RILEVAZIONE DELLA CONSISTENZA DELLA PESCA SPORTIVA E RICREATIVA IN MARE

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 24 del 31 gennaio 2011, pag. 26)

Chiunque effettua la pesca a scopo sportivo o ricreativo in mare comunica l'esercizio dell'attività al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali - Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura.

La comunicazione, contenente i dati e le informazioni di cui al modello allegato al presente decreto, ha validità triennale e può essere effettuata dall'interessato, anche per il tramite delle associazioni di settore, on-line (www.politicheagricole.gov.it), ovvero presso l'Autorità Marittima.

Il pescatore sportivo o ricreativo che, al momento del controllo, non presenti l'attestazione dell'invio della comunicazione, deve sospendere l'attività di pesca ed effettuare entro 10 giorni la prevista comunicazione, ovvero presentare, all'autorità controllante, l'attestazione della comunicazione già effettuata.

In materia di controllo e sanzioni si applicano le disposizioni normative vigenti.

La comunicazione è effettuata al fine di attuare le previsioni del regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio del 21 dicembre 2006 relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel mar Mediterraneo, e per rilevare la consistenza dell'attività di pesca sportiva in mare, anche in vista di assicurarne la compatibilità con lo sfruttamento sostenibile delle risorse marine viventi oggetto di pesca.

DECRETO LEGISLATIVO 16 FEBBRAIO 2011, N. 18 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/17/CE CONCERNENTE LA MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E DI INFORMAZIONE

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 58 dell'11 marzo 2011, pag. 1)

Il presente provvedimento, apporta numerose modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, attuativo della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale. Tra le altre, sono comprese le seguenti modifiche:

- individuazione delle autorità competenti, nazionale (NCA) e locali (LCA), incaricate delle funzioni previste dal decreto novellato. La NCA è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, le LCA sono elencate nell'allegato IV-bis;
- introduzione dell'obbligo di utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte delle unità da pesca di lunghezza superiore a 15 metri (art. 6-bis), nonché di sistemi di identificazione e tracciamento a grande distanza (LRIT) da parte delle navi soggette al rispetto della regola V/19-1 della Convenzione SOLAS (art. 6-ter);
- istituzione di un Sistema nazionale integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico



marittimo e delle emergenze in mare (VTMIS nazionale), realizzato e gestito in via esclusiva dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera (art. 9);

- riconduzione, nell'ambito del VTMIS nazionale, della rete AIS nazionale gestita dalla NCA per lo scambio di informazioni sul traffico marittimo per finalità connesse alla sicurezza della navigazione (art. 9-bis);
- ampliamento delle informazioni che devono essere fornite per il trasporto di merci pericolose o inquinanti di cui all'allegato I della Convenzione MARPOL, introducendo l'obbligo di utilizzo della scheda dei dati di sicurezza di cui alla risoluzione dell'IMO MSC. 150 (77) (art. 12);
- introduzione delle disposizioni che disciplinano il Portale per lo scambio telematico di dati tra gli armatori, proprietari, agenti raccomandatari, compagnie o comandanti delle navi e le amministrazioni (PMIS: port management information system) (art. 14-bis);
- introduzione delle disposizioni che individuano il Capo del Compartimento marittimo quale autorità competente per l'accoglienza nei luoghi di rifugio delle navi che necessitano di assistenza (artt. 20 e 20-ter) e per la relativa pianificazione (art. 20-bis);
- disciplina del sistema europeo per lo scambio dati marittimi (SeafeSeaNet), interconnesso con il VTMIS nazionale e descritto nel sostituito allegato III (art. 22-bis); infine,
- estensione soggettiva della responsabilità per violazione degli obblighi previsti dal presente decreto (v. art. 25).

DECRETO 28 GENNAIO 2011 - REVOCA DELLA DESIGNAZIONE QUALE ORGANISMO DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ DELL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO ALLE DIRETTIVE 96/98/CE E 98/85/CE E SUCCESSIVI EMENDAMENTI

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 33 del 10 febbraio 2011, pag. 35)

Il presente decreto revoca il decreto dirigenziale di designazione n. 1088, in data 10 dicembre 2004, del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con il quale la società ANCCP S.r.l. con sede a Milano in Via Rombon n.11 è stata designata per l'esecuzione delle procedure di valutazione della conformità dell'equipaggiamento marittimo alle direttive 96/98/CE e 98/85/CE e successivi emendamenti.

DECRETO 25 FEBBRAIO 2011 – DEFINIZIONE DELLE PROCEDURE PER IL RICONOSCIMENTO DI IDONEITÀ DEI PRODOTTI ASSORBENTI E DISPERSI DA IMPIEGARE IN MARE PER LA BONIFICA DALLA CONTAMINAZIONE DA IDROCARBURI

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 74 del 31 marzo 2011, – S.O. n. 87)

Ritenendo necessario procedere alla definizione di nuove procedure per il riconoscimento dell'idoneità tecnica e della ecocompatibilità dei prodotti assorbenti e dispersi con l'ambiente marino è stato emanato il presente decreto dirigenziale applicabile ai prodotti assorbenti di origine sintetica o naturale non inerti e ai prodotti dispersi di origine sintetica o naturale. Le società produttrici o che intendano immettere sul mercato nuovi prodotti



devono presentare istanza di riconoscimento di idoneità degli stessi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione generale per la protezione della natura e del mare, che a conclusione dell'istruttoria emana un provvedimento, di durata quinquennale e rinnovabile, di riconoscimento dell'idoneità dei prodotti assorbenti o disperdenti all'impiego in mare per la bonifica dalla contaminazione da idrocarburi petroliferi.

L'elenco dei prodotti assorbenti o disperdenti riconosciuti idonei ai sensi del presente decreto è reso pubblico sul sito internet istituzionale del Ministero dell'ambiente.

L'effettivo impiego in mare dei prodotti in questione richiede il rilascio di apposita autorizzazione da parte del Centro operativo antinquinamento operante presso il Ministero dell'ambiente.

Sono abrogati i decreti 11 dicembre 1997, 23 dicembre 2002 e 24 febbraio 2004.

Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

SUL DIFETTO DI GIURISDIZIONE ITALIANA NEL CASO IN CUI UN NATANTE ADIBITO AL TRASPORTO DEI MIGRANTI CLANDESTINI PROVENIENTE DA UN PAESE CHE NON ABBA RATIFICATO LA CONVENZIONE DI MONTEGO BAY DEL 10.12.1982 VENGA INTERCETTATO FUORI DALLE ACQUE TERRITORIALI, NONCHÉ SULL'IMPOSSIBILITÀ DA PARTE DELLE AUTORITÀ ITALIANE DI PROCEDERE ALL'ARRESTO DEI RESPONSABILI QUALORA L'INSEGUIMENTO SIA INIZIATO IN ACQUE INTERNAZIONALI.

(Cass. Pen., Sez. I, 8.9.2010, n. 32960)

Attraverso la sentenza in oggetto la Suprema Corte si pronuncia sul ricorso presentato da K.M. e S.M., condannati sia in primo grado (26.6.2008) che in appello (1.7.2009) ad anni 8 di reclusione ed € 1.134.000,00 di multa per i reati di cui agli artt. 56 e 110 c.p., 12 co. 3, 3-bis lett. a) e *cbis*) del D. Lgs. 25.7.1998 n. 286 e 424 c.p. commi 1 e 2, per avere compiuto, in concorso con altri nove coimputati, atti diretti a procurare l'ingresso illegale di cittadini extracomunitari nel territorio dello Stato. I fatti di causa si verificarono al largo delle coste calabresi nella notte tra il 23 ed il 24 aprile 2007, quando una motonave di 65 metri battente bandiera turca trasportava, e successivamente trasbordava su un gommone di circa 15 metri, n. 63 cittadini extracomunitari. Il gommone, condotto dai due imputati, veniva poi intercettato da personale della Guardia di Finanza.

In merito all'eccezione relativa al difetto di giurisdizione italiana – in favore di quella turca – dovuta al fatto che la nave, battente bandiera turca, era stata intercettata in acque internazionali, la Corte distrettuale aveva rilevato che alla fattispecie trovava applicazione la Convenzione di Montego Bay del 1982, in forza della quale (artt. 33 e 111) l'operatività delle forze dell'ordine nazionali poteva legittimamente estendersi anche oltre il limite internazionale delle acque territoriali, fissato, come è noto, in 12 miglia marine dalla costa nazionale, fino a ricomprendere la cosiddetta "zona contigua", estesa fino a 24 miglia marine dalla costa e nel cui ambito è riconosciuta la possibilità di esercitare validamente l'inseguimento di quanti





violano le leggi dello Stato.

La Corte distrettuale rilevava inoltre che, pur non essendo stato mai indicato dal legislatore nazionale il limite della fascia marittima di “zona contigua”, la medesima risultava richiamata in parte dall’art. 11sexies della L. 30.7.2002, n. 189, in materia di “traffico e trasporto illegale di migranti”, che espressamente prescrive la possibilità per le forze di polizia operanti con navi nel mare territoriale o “nella zona contigua”, di intervenire al fine di prevenire ovvero accertare eventuali violazioni della disciplina sul trasporto illecito di migranti, là dove per “zona contigua”, in mancanza di una diversa indicazione del legislatore italiano, deve intendersi la fascia di 24 miglia marine indicate dalla Convenzione di Montego Bay del 1982.

Il fatto poi che la suddetta Convenzione non fosse mai stata ratificata dallo Stato turco veniva ritenuto irrilevante dalla Corte di merito, posto che, di fatto, l’autorità di polizia dello Stato italiano aveva esercitato il diritto di inseguimento di cui all’art. 111 della Convenzione stessa, ed applicato nel caso di specie il cosiddetto principio di “presenza costruttiva”, diritto di inseguimento contemplato dall’art 23 della Convenzione di Ginevra del 23.4.1958 sull’alto mare.

La Corte territoriale rigettava quindi ogni eccezione relativa al difetto di giurisdizione dell’autorità giudiziaria italiana e concludeva per la piena colpevolezza degli imputati. Nei rispettivi ricorsi per cassazione, gli imputati K.M. e S.M. fondavano le proprie doglianze e richieste di annullamento su plurimi motivi di impugnazione.

Nell’interesse di K.M. risultavano presentati n. 6 motivi di ricorso:

1. difetto di motivazione e violazione di legge in relazione alla norma incriminatrice, all’art. 111 della Cost. ed agli artt. 192 e 125 c.p.p., sul rilievo che la motivazione impugnata non avrebbe correttamente corrisposto alle ragioni dell’appellante e che la stessa avrebbe fatto acritico riferimento, *per relationem*, a quella di prime cure.
2. violazione di legge, anche processuale e difetto di motivazione in relazione agli artt. 125 co. 3 e 546 co. 1 lett. e) c.p.p. e 111 della Convenzione di Montego Bay del 1982, deducendo, in particolare:
 - assenza di motivazione circa l’individuazione del punto di abordaggio della nave;
 - natura apodittica dell’affermazione secondo cui la distanza di 25 miglia indicata nel verbale di ricognizione sarebbe stata trascritta per errore a causa della stanchezza dei verbalizzanti;
 - insussistenza del reato contestato stante l’avvenuta intercettazione del gommone in acque internazionali;
 - illogico richiamo, da parte della Corte, dell’art. 111 della Convenzione di Montego Bay e del cosiddetto principio di “presenza costruttiva”, posta l’assenza di qualunque condotta consumata in acque territoriali nazionali.
3. *[omissis]*.
4. *[omissis]*.
5. difetto di motivazione con riferimento agli artt. 125 co. 3 e 546 co. 1 lett. e) c.p.p. e 308 della Convenzione di Montego Bay del 1982, sul rilievo che detta convenzione non era mai stata ratificata dallo Stato turco, mentre la cosiddetta “zona contigua” non era stata



mai delineata dallo Stato italiano in termini quantitativi. Lo stesso richiamo alla cosiddetta “zona contigua” operato dall’art. 11 *sexies* L. 189/2002 si appalesava, ad avviso della difesa di K.M., privo di consistenza in assenza di una definizione oggettivamente precisa, di fatto mai fornita dal nostro legislatore.

6. eccessiva severità della sanzione inflitta.

Nell’interesse di S.M. risultavano presentati n. 7 motivi di impugnazione:

1. difetto di motivazione in relazione all’art. 1 co. 2 n. 1 e 33 della Convenzione di Montego Bay del 1982, sul rilievo che detta convenzione non risultava ratificata dallo Stato turco, di guisa che, a mente dell’art. 1 della stessa, la relativa disciplina, che consentiva l’esercizio della giurisdizione nazionale oltre le 12 miglia dalla costa e fino a 24 miglia da essa, non poteva trovare applicazione in danno di un equipaggio di quella nazionalità.

Né poteva a ciò sopperire il richiamo all’art. 111 della Convenzione, ovvero il richiamo all’istituto della cosiddetta “presenza costruttiva”, dal momento che il diritto di inseguimento di cui alla norma innanzi richiamata ovvero l’evocato istituto di diritto internazionale, potevano trovare legittima applicazione soltanto nelle ipotesi, rispettivamente, di inseguimento iniziato nelle acque territoriali nazionali (e quindi entro il limite di 12 miglia dalla costa) e di connessione tra condotte accertate nei confini statuali (e quindi anche nell’ambito delle acque territoriali nazionali) e soggetti collocati in acque internazionali. E, di fatto, né l’una né l’altra circostanza ricorrevano nella fattispecie in questione.

2. violazione dell’art. 12 D. Lgs. 268/1998, come modificato dall’art. 11 *sexies* L. 189/2002, sul rilievo che la Convenzione di Montego Bay, che fissa in 24 miglia dalla costa dello Stato riviatesco il limite delle cd. “acque contigue” (il limite, cioè, della fascia marittima nel cui ambito possono trovare applicazione gli istituti di diritto internazionale disciplinati dalla convenzione), non risultava avere mai avuto esecuzione nello Stato italiano, cosicché per l’individuazione di detto limite, valido per l’ordinamento nazionale, sarebbe stato necessario un apposito intervento legislativo, mai registratosi in Italia.

Ne conseguiva che non risultava essere stata creata per l’ordinamento giuridico italiano una “zona contigua”; né a ciò aveva posto rimedio l’art. 12 D. Lgs. 268/1998, che al comma 9-*bis* prevedeva la possibilità per le navi italiane in servizio di polizia di intervenire per la prevenzione e per l’accertamento di illeciti trasporti di migranti, posto che il successivo comma 9-*quater* subordinava l’esercizio di detta potestà ai limiti posti dalla legge, dal diritto internazionale e dalle convenzioni internazionali. Nel caso di specie, quindi, la mancata ratifica della Convenzione da parte dello Stato turco e la mancata indicazione legislativa della “zona contigua” da parte dello Stato italiano, rendevano illegittimo l’intervento delle forze di polizia italiane a danno delle imbarcazioni turche oltre la fascia delle 12 miglia marine.

3. [omissis].

4. difetto di motivazione in relazione all’art. 125 c.p.p. con l’argomento, per nulla considerato né dal giudice di prime cure né dal giudice dell’appello, che alla luce dell’art. 97 della Convenzione di Montego Bay del 1982, la fattispecie dell’abbordo in alto mare implicante accertamenti di responsabilità penale è soggetto alla giurisdizione dello Stato di bandiera





ovvero dello Stato di cittadinanza.

5. [omissis].

6. difetto di motivazione in ordine alla sussistenza del reato contestato, tenuto conto della circostanza che gli imputati non avevano ancora fatto ingresso nelle acque territoriali italiane, cosicché la condotta tipizzata non poteva essersi concretizzata.

7. eccessiva severità della sanzione detentiva inflitta.

La Suprema Corte ha ritenuto che il secondo motivo di impugnazione del ricorso proposto nell'interesse di K.M. ed il primo e quarto motivo del ricorso proposto nell'interesse di S.M. fossero fondati e assorbenti di ogni altra doglianza, stabilendo quindi che la sentenza gravata fosse stata effettivamente pronunciata in difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana.

Giusto il disposto dell'art. 6 c.p., un reato è perseguibile dal giudice nazionale, purché nel territorio italiano sia avvenuto anche solo un frammento della condotta intesa in senso naturalistico e, quindi, un qualsiasi atto *iter criminis* (Cass., Sez. I, 28.10.2003).

Con specifico riferimento a condotte di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina consumate, in tutto o in parte, in acque internazionali, una qualsivoglia attività diretta a favorire l'ingresso degli stranieri nel territorio dello Stato in violazione delle disposizioni contenute nel t.u. approvato con d. lgs. 25.7.1998 n. 286, non richiede, per il suo perfezionamento, che l'ingresso illegale sia effettivamente avvenuto, potendosi configurare ipotesi delittuose anche nel caso in cui sia provato che l'ingresso in parola sia stato semplicemente programmato attraverso precedenti intese intervenute sul territorio nazionale, circostanza questa idonea a rendere perseguibile il fatto in Italia (Cass, Sez. I, 23.6.2000, n. 4586; Cass, Sez. VI, 7.1.2008, n. 1180; Cass, Sez. IV, 17.12.1008, n. 17026).

Quanto, invece, alla regolamentazione internazionale, ai fini dell'eccezione relativa al difetto di giurisdizione italiana, venivano prese in considerazione due fonti normative:

A) sussiste comunque la giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana anche in ordine a delitti consumati esclusivamente in acque internazionali, allorché essi siano in rapporto di connessione con reati commessi nel mare territoriale, per perseguire i quali sia stato esercitato il cd. "diritto di inseguimento" previsto dall'art. 23 della convenzione sull'alto mare di Ginevra del 1958 (siffatta connessione trova riconoscimento internazionale come "principio della presenza costruttiva"). In forza del citato "diritto" è consentito l'inseguimento di navi straniere purché ricorrano precisi requisiti indicati dalla norma convenzionale, e cioè che esso abbia avuto inizio nel mare territoriale dello Stato rivierasco o nella zona contigua e lo stesso sia proseguito ininterrottamente fino all'intercettazione dell'imbarcazione inseguita (Cass, Sez. I, 20/11/2001, n. 325; Cass, Sez. III, 27/06/1992, V.);

B) sussiste altresì la giurisdizione del giudice nazionale quando l'inseguimento specificato come al punto A, inizi e prosegua nella ed. "zona contigua", riconosciuta dalla Convenzione di Montego Bay del 1982 (l'art. 33 per la definizione di "zona contigua" e l'art. 111 per il diritto di inseguimento nella "zona contigua"). Il citato art. 111 stabilisce infatti che "è consentito l'inseguimento di una nave straniera quando le competenti autorità dello Stato





costiero abbiano fondati motivi di ritenere che essa abbia violato le leggi e quando la nave straniera o una delle sue lance si trova nelle acque interne, nelle zone arcipelagiche, nel mare territoriale, oppure nella zona contigua dello Stato che mette in atto l'inseguimento, e può continuare oltre il mare territoriale o la zona contigua solo se non è stato interrotto". Per quanto concerne la zona contigua, il sopra citato art. 33 stabilisce che essa può estendersi non oltre 24 miglia marine dalle acque territoriali.

Occorre tuttavia rilevare che la Convenzione di Montego Bay non è stata ratificata dalla Turchia e che la Corte di Cassazione ha sempre ritenuto operante nel nostro sistema di diritto il cosiddetto "principio di bandiera", in forza del quale le navi mercantili sono soggette alla sovranità dello Stato di bandiera, di cui rappresentano *territoire flottant* (Cass. 30.10.1969).

Alla luce delle fonti normative sopra citate, la Suprema Corte ha ritenuto di dover concludere che la condotta contestata agli imputati, ancorché nei termini giuridici del reato tentato, fosse stata interamente consumata in aree sottratte alla giurisdizione italiana così come delineata e delimitata dagli artt. 6 c.p., né che ad essa potesse trovare applicazione la disciplina di cui all'art. 7 c.p., regolatrice della punibilità secondo la legge italiana di reati commessi all'estero da cittadini del nostro Paese ovvero da cittadini stranieri, attesa la natura dei reati contestati.

Nel caso di specie, infatti, le vicende di causa ebbero luogo ben oltre lo spazio delle acque territoriali italiane, come è noto estese fino a 12 miglia marine dalla costa, né in alcun modo si poteva correttamente invocare la nozione di diritto internazionale della "zona contigua" disciplinata dall'art. 33 della Convenzione di Montego Bay, dal momento che la Turchia, stato di appartenenza degli imputati e Stato di bandiera della motonave con la quale sono stati trasportati i cittadini extracomunitari destinati allo sbarco clandestino in Italia, non ha mai aderito ad essa.

Anche la disciplina internazionale del diritto di inseguimento (art. 111 Convenzione di Montego Bay del 1982 e art. 23 della Convenzione di Ginevra del 1958) così come il collegato principio della "presenza costruttiva" in forza del quale anche in costanza di reati consumati in acque internazionali, allorché gli stessi siano connessi con reati consumati nel mare territoriale, è legittimo l'inseguimento che parta dalle acque nazionali e prosegua in quelle internazionali, non potevano trovare applicazione al caso in esame, giacché carenti dei requisiti legittimanti l'esercizio dell'evocato diritto.

Nella fattispecie in oggetto, infatti, l'inseguimento non era iniziato nelle acque territoriali nazionali, né risulta che le acque territoriali nazionali fossero mai state impegnate dagli imputati ovvero dalla nave turca e dal natante da essa poi messo a mare per il trasporto degli extracomunitari clandestini.

Né risulta che alcun frammento di condotta preparatoria del reato contestato sia stato in qualche forma consumato sul territorio dello Stato italiano.

In definitiva, a – incensurabile – giudizio della Suprema Corte:

- ai sensi degli artt. 6 e 7 c.p., nonché del cosiddetto "principio della bandiera" di cui all'art. 19





della Convenzione di Ginevra del 1958 e all'art. 97 della Convenzione di Montego Bay del 1982, entrambe ratificate dall'Italia, non sussiste la giurisdizione del giudice nazionale in ipotesi di reato non contemplato tra quelli di cui al precedente art. 7 c.p., consumato oltre il limite delle acque territoriali nazionali (e quindi oltre il limite di 12 miglia marine dalla costa);

- non è applicabile, da parte delle autorità italiane, l'istituto di diritto internazionale della cosiddetta "zona contigua" nei confronti di cittadini di nazionalità turca ovvero di natanti del medesimo Paese, giacché la Turchia non ha ratificato la Convenzione di Montego Bay del 1982;

- non è configurabile – né applicabile – il diritto di inseguimento di una nave straniera da parte delle autorità italiane se l'inseguimento non inizi all'interno delle acque territoriali proseguendo poi senza soluzione di continuità, salva l'ipotesi della cosiddetta "presenza costruttiva" secondo cui *"è legittimo l'inseguimento e la cattura in alto mare di una nave straniera che abbia violato le leggi dello stato rivierasco, purché l'inseguimento della stessa inizi non appena una delle imbarcazioni minori, operanti in équipe con essa e addette al trasbordo della merce verso terra, entri nelle acque territoriali e si inizi nei suoi confronti l'inseguimento; all'uopo è sufficiente che la nave inseguitrice dell'imbarcazione minore avverta l'altra nave stazionante al largo dell'ingresso di tale imbarcazione nelle acque territoriali"* (Cass., Sez. III, 27.6.1992).

Accertato quindi il difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana, ed essendo tale circostanza assorbente di ogni altra censura e/o questione di diritto comunque illustrata difensivamente, la Corte di Cassazione, correttamente, annullava sia la sentenza di primo grado che quella resa dal giudice d'appello per difetto di giurisdizione, ordinando la liberazione degli imputati se non detenuti per altra causa.

Nicola Ridolfi





Materiali

a cura di Greta Tellarini

TRASPORTI 2050: LA COMMISSIONE ADOTTA IL LIBRO BIANCO SUI TRASPORTI, DELINEANDO UN PIANO STRATEGICO PER INCREMENTARE LA MOBILITÀ E RIDURRE LE EMISSIONI NOCIVE (com/2011/0144 final)

Lo scorso 28 marzo la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti, una strategia di ampio respiro che ha come obiettivo l'individuazione delle sfide, dei problemi e delle possibili soluzioni afferenti il settore del trasporto (stradale, ferroviario, aereo, marittimo e fluviale) nei prossimi decenni. In prossimità della scadenza del Libro bianco del 2001 per la politica europea dei trasporti e del suo riesame intermedio del 2006, la Commissione europea aveva avviato una riflessione sul futuro del settore con la Comunicazione *"Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso"* del 17 giugno 2009, invitando tutte le parti interessate a fornire il proprio contributo al dibattito. Anche il Parlamento europeo ha partecipato al dibattito con una relazione di iniziativa dell'On. Mathieu Grosch (PPE, Belgio) e votata dall'Assemblea in seduta plenaria a luglio dello scorso anno. Il documento finale, pubblicato dalla Commissione lo scorso 28 marzo, presenta una tabella di marcia "Trasporti 2050" destinata a realizzare uno spazio europeo unico dei trasporti.

Il Libro bianco sui trasporti (Trasporti 2050) presenta una strategia di ampio respiro per un sistema di trasporti concorrenziale in grado di incrementare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli nelle aree essenziali e alimentare la crescita e l'occupazione. Contemporaneamente, le proposte contribuiranno a ridurre sensibilmente la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio, nonché a ridurre le emissioni di anidride carbonica nei trasporti del 60% entro il 2050. A tal fine sarà necessaria una radicale trasformazione dell'attuale sistema dei trasporti europeo. Da oggi fino al 2050, gli obiettivi essenziali saranno: esclusione delle auto ad alimentazione tradizionale nelle città; uso pari al 40% di carburanti sostenibili a bassa emissione di anidride carbonica nel settore aeronautico, riduzione di almeno il 40% delle emissioni del trasporto marittimo; trasferimento del 50% dei viaggi intercity di medio raggio di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via fluviale; tutto questo porterà ad una riduzione del 60% delle emissioni nel settore dei trasporti entro la metà del secolo.

Il vicepresidente Siim Kallas, responsabile per i trasporti, ha dichiarato: *"Trasporti 2050 costituisce una roadmap per un settore dei trasporti competitivo in grado di incrementare la mobilità e ridurre le emissioni. Possiamo e dobbiamo fare entrambe le cose. La convinzione ampiamente diffusa per cui sarebbe necessario ridurre la mobilità per combattere il cambiamento climatico è semplicemente sbagliata. Dei sistemi di trasporto concorrenziali sono vitali per la capacità dell'Europa di competere nel mondo, per la crescita economica, la creazione di posti di lavoro e per la qualità della vita quotidiana delle persone. Ridurre la mobilità non è un'opzione; né lo è mantenere lo status quo.*





Possiamo interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio senza sacrificare l'efficienza e compromettere la mobilità. Possiamo guadagnare su tutti i fronti".

L'obiettivo generale di "Trasporti 2050" è quello di creare uno spazio europeo unico dei trasporti fortemente concorrenziale e provvisto di una rete di trasporti pienamente integrata, che colleghi i diversi modi di trasporto e permetta un profondo cambiamento nei modi di trasporto per passeggeri e merci. A tal fine, la tabella di marcia di "Trasporti 2050" presenta una quarantina di iniziative concrete da realizzarsi nel prossimo decennio, con riguardo al trasporto urbano, attraverso un passaggio di proporzioni rilevanti verso auto e carburanti più puliti; con riguardo al trasporto da una città all'altra, mediante la previsione del passaggio del 50% di tutti i trasporti di medio raggio (passeggeri e merci) dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via navigabile interna; con riguardo al trasporto a lunga distanza ed a quello intercontinentale di merci, attraverso il mantenimento della predominanza dei trasporti aerei e marittimi, svolti, tuttavia, con l'installazione di nuovi motori, carburanti e sistemi di gestione del traffico, idonei ad aumentarne l'efficienza e ridurre le emissioni nocive.

Il documento *White Paper* è disponibile al seguente indirizzo:
ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.html

