



Ricerca

Home > Archivio newsletter >

## Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010

### In evidenza



#### Al via gli eventi per la giornata internazionale contro la violenza alle donne

La giornata internazionale contro la violenza alle donne, che si celebra il 25 novembre, vede anche quest'anno impegnate associazioni e istituzioni del territorio con mostre, film, documentari, incontri e letture per riflettere sul fenomeno della violenza sulle donne. Nell'Unione europea tra il 20 e il 25% delle donne subisce violenze fisiche durante la vita adulta e più del 10% è vittima di violenze sessuali.

> [Leggi l'articolo sulla giornata contro la violenza alle donne](#)



#### 15 anni di grandi successi per il programma europeo Leonardo da Vinci

Non è famoso come l'Erasmus, è più giovane, e dal 1995 ha aiutato 600 mila giovani a fare esperienze di tirocinio all'estero. Stiamo parlando del programma Leonardo da Vinci, che proprio in questi giorni festeggia i suoi 15 anni di attività e di successo.

> [Leggi l'articolo sui 15 anni del Leonardo](#)

### → La Newsletter

- > Redazione
- > Archivio (dal 20 luglio 09)
- > Archivio (al 1 luglio 09)
- > Iscrizione
- > Le nostre fonti

### → dal sito ED

- > Le nostre iniziative
- > I nostri progetti
- > Le opportunità per i giovani

### →Notizie Flash

#### > [Consiglio europeo: crisi economia e bilancio europeo](#)

Non si è parlato solo della crisi economica durante il Consiglio europeo tenutosi a Bruxelles il 29 ottobre scorso. Al centro del dibattito dei capi di Stato e di Governo dei 27 Stati membri figurava anche la riforma del bilancio dell'Unione e in particolare quanti soldi mettere sul piatto per la prossima programmazione 2014-2020, e che quota riservare alla PAC.



#### ☞ [Nuovi concorsi nelle Istituzioni europee](#)

Sono aperte le candidature per la selezione di amministratori e assistenti presso le Istituzioni europee, con scadenza 26 novembre 2010.



#### ☞ [Ecoart: avvicinare i giovani all'ambiente attraverso l'arte](#)

L'associazione You-Net cerca giovani italiani o che vivano in Italia, dai 18 ai 25 anni, interessati a partecipare gratuitamente al progetto europeo di scambio giovanile finanziato da Youth in Action "Ecoart", che avrà inizio il 2 dicembre a Bologna.



#### ☞ [Un sito europeo per la musica](#)

E' in rete un interessante portale per i musicisti e per tutti coloro che sono interessati all'apprendimento della musica in Europa.



#### ☞ [Premio Impresa Europea 2011](#)

La Commissione europea lancia per il quinto anno consecutivo il premio Impresa Europea, con lo scopo di premiare le



eccellenze tra le iniziative pubbliche di sostegno all'impresa e all'imprenditorialità.



 [Verso un'Europa senza barriere: la Commissione europea punta a migliorare l'accessibilità per 80 milioni di disabili \(.pdf 25 kB\)](#)

Per la maggior parte delle persone è scontato poter salire su un autobus per andare a fare la spesa, navigare su internet o guardare una serie televisiva. Ma gli 80 milioni di cittadini europei con disabilità possono incontrare gravi ostacoli che rendono impossibili queste attività.



 [Viaggiare senza frontiere: la Commissione propone un controllo più rigoroso del rispetto dell'acquis di Schengen \(.pdf 50 kB\)](#)

I cittadini dell'Unione possono viaggiare all'interno dello spazio Schengen senza essere sottoposti a controlli alle frontiere interne. Permangono però degli ostacoli alla libera circolazione - che impediscono ad esempio la scorrevolezza del traffico ai valichi di frontiera stradali delle frontiere interne - poiché gli Stati membri non sempre applicano correttamente le norme Schengen.



## → Legislazione europea

 [Regolamento \(UE\) n. 994/2010 \(.pdf 865 kB\)](#)

del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, concernente misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas e che abroga la direttiva 2004/67/CE del Consiglio. In GUUE L 295 del 12.11.2010



 [Regolamento \(UE\) n. 1013/2010 \(.pdf 796 kB\)](#)

della Commissione, del 10 novembre 2010, che stabilisce le modalità d'applicazione della politica UE per la flotta di cui al capitolo III del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio. In GUUE L 293 del 11.11.2010

 [Regolamento \(UE\) n. 1005/2010 \(.pdf 734 kB\)](#)

della Commissione, dell'8 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati. In GUUE L 291 del 9.11.2010

 [Regolamento \(UE\) n. 997/2010 \(.pdf 1252 kB\)](#)

della Commissione, del 5 novembre 2010, che sospende l'introduzione nell'Unione di esemplari di talune specie di flora e fauna selvatiche. In GUUE L 290 del 6.11.2010

 [Direttiva 2010/65/UE \(.pdf 801 kB\)](#)

del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE. In GUUE L 283 del 29.10.2010

## → L'Europa delle Regioni e degli Enti locali

- ["Energia verde, protezione civile e inclusione sociale: le chiavi della strategia UE per la regione del Danubio", dichiara la Presidente del CdR Bresso al vertice di Bucarest](#)
- [Il CdR afferma che la strategia Europa 2020 deve imparare dal modello di governance della politica di coesione](#)
- [Il Comitato delle regioni invita le regioni e le città ad aderire all'azione per il clima](#)
- [La Commissione analizza le tendenze economiche e sociali nelle regioni dell'UE e delinea orizzonti per la futura politica di coesione](#)
- [La politica di coesione contribuisce alla ripresa economica](#)



## → dal Parlamento europeo



[Fondi UE non spesi: finanziare progetti su efficienza e sostenibilità energetica](#)

Il Parlamento europeo ha approvato giovedì un accordo raggiunto col Consiglio per liberare €146 milioni di fondi



[Per la solidarietà tra generazioni](#)

I deputati hanno adottato questo giovedì una risoluzione che propone iniziative volte a aumentare il livello di occupazione di giovani e meno giovani nell'UE, al fine di alleviare l'onere finanziario dei

non impegnati per finanziare una serie di progetti per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili.



### [Il Parlamento approva le nuove regole europee su hedge funds e private](#)

#### [equities](#)

Le nuove regole europee sulla commercializzazione dei fondi d'investimento alternativi sono in dirittura d'arrivo, dopo l'approvazione da parte del Parlamento di una nuova direttiva che impone obblighi riguardo alla registrazione, alla presentazione di relazioni e ai requisiti iniziali di capitale.

sistemi previdenziali e dei fondi pensione.



### [Crisi nel settore dell'allevamento: contrastare volatilità prezzi e](#)

#### [speculazione](#)

Meccanismi di controllo del mercato per limitare la volatilità dei prezzi e la speculazione nel settore dell'allevamento europeo dovrebbero essere urgentemente introdotti, dicono i deputati, per aiutare gli allevatori che stanno subendo una forte crisi del settore, anche a causa dell'aumento dei costi dei mangimi e in particolare dei cereali, che potrebbe portare a una sensibile diminuzione della produzione di carne nell'UE.

## →dalla Commissione europea



### [COM \(2010\) 0612 del 9.11.2010](#)

Commercio, crescita e affari mondiali La politica commerciale quale componente essenziale della strategia 2020 dell'UE



### [COM \(2010\) 0667 del 12.11.2010](#)

Undicesima relazione sui preparativi pratici in vista del futuro allargamento dell'area dell'euro

## →dal Comitato economico e sociale

 [Assemblea plenaria del Comitato economico e sociale del 19, 20 e 21 ottobre \(.MS-Word 156 kB\)](#)

 [Dibattito sul futuro del bilancio UE: il commissario Lewandowski partecipa alla riunione dell'Ufficio di presidenza del CESE \(.pdf 82 kB\)](#)



## →dalla Corte di Giustizia

➤ [Sentenze della Corte di Giustizia nelle cause C-92/09 e 93/09: la normativa dell'Unione sulla pubblicazione delle informazioni relative ai beneficiari di fondi agricoli europei è parzialmente invalida](#)



➤ [Sentenza della Corte nella causa C-499/08: privare un lavoratore di un'indennità di licenziamento perché può ricevere una pensione di vecchiaia costituisce una discriminazione fondata sull'età](#)

## →L'angolo della lettura

➤ [In questo numero abbiamo selezionato per voi...](#)



## →Gli appuntamenti delle prossime settimane

➤ [Nasce lo Europe Direct dell'Appennino](#)  
il 9 novembre 2010 a Castiglione dei Pepoli



[iscrizione / cancellazione newsletter](#)

[Archivio newsletter](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226  
Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



Bruxelles, 15 novembre 2010

## **Verso un'Europa senza barriere: la Commissione europea punta a migliorare l'accessibilità per 80 milioni di disabili**

*Per la maggior parte delle persone è scontato poter salire su un autobus per andare a fare la spesa, navigare su internet o guardare una serie televisiva. Ma gli 80 milioni di cittadini europei con disabilità possono incontrare gravi ostacoli che rendono impossibili queste attività. La Commissione europea ha adottato oggi una nuova strategia per abbattere queste barriere. Il progetto illustra come l'UE e i governi nazionali possano consentire ai disabili di esercitare i propri diritti. Nei prossimi dieci anni saranno adottate misure specifiche che vanno dal riconoscimento reciproco delle tessere d'invalidità nazionali alla promozione della standardizzazione, fino all'applicazione più mirata delle norme in materia di appalti pubblici e aiuti di Stato. Tali misure produrranno non solo benefici sociali sostanziali, ma anche un effetto trainante per l'economia europea, ad esempio rafforzando il mercato dell'UE dei dispositivi e dei servizi assistiti, il cui valore annuo è attualmente stimato a più di 30 miliardi di euro. Inoltre, la Commissione valuterà la possibilità di proporre, entro il 2012, un Atto europeo per l'accessibilità allo scopo di sviluppare ulteriormente il mercato unico dei prodotti e dei servizi accessibili.*

*"Per poter partecipare pienamente alla nostra società e alla nostra economia, le persone con disabilità devono poter accedere più facilmente agli edifici e ai trasporti pubblici, nonché ai servizi digitali", ha dichiarato la vicepresidente Viviane Reding, Commissaria per la Giustizia, i diritti fondamentali e la cittadinanza. "Un metodo particolarmente efficace per ottenere questo scopo consiste nell'elaborare norme a livello europeo per beni e servizi accessibili e nell'utilizzare gli appalti pubblici per promuovere l'accessibilità degli edifici pubblici. Misure analoghe hanno avuto successo negli Stati Uniti, sia sul piano sociale che su quello economico. È necessario, inoltre, che queste persone non incontrino difficoltà aggiuntive quando attraversano una frontiera: un cittadino con una disabilità riconosciuta che decide di stabilirsi in un altro paese deve poter godere degli stessi benefici che aveva nel proprio paese di origine, come l'accesso gratuito o ridotto ai trasporti pubblici. Il mio obiettivo è realizzare entro il 2020 un'Europa realmente priva di barriere per i disabili".*

Nell'Unione europea una persona su sei - in totale 80 milioni circa - presenta una disabilità da leggera a grave, mentre più di un terzo dei cittadini oltre i 75 anni sono portatori di disabilità che li limitano parzialmente. Queste cifre sono destinate ad aumentare con il progressivo invecchiamento della popolazione dell'UE. La maggior parte di queste persone troppo spesso non riesce a partecipare pienamente alla vita sociale ed economica a causa di barriere fisiche o di altro tipo, ma anche perché discriminate.

Abbattere queste barriere non solo è un dovere sociale, ma può anche aprire nuove opportunità di mercato. Uno studio realizzato dal Royal National Institute of the Blind del Regno Unito ha dimostrato che una catena di supermercati, dopo aver investito 35 000 sterline per rendere accessibile il proprio sito internet, ha registrato entrate supplementari di oltre 13 milioni di sterline all'anno. In Germania, un altro studio ha dimostrato che una maggiore offerta di strutture accessibili aumenterebbe gli spostamenti dei disabili, garantendo al settore turistico tedesco un aumento del fatturato compreso tra 620 milioni e 1,9 miliardi di euro.

In questo contesto, la strategia presentata oggi dalla Commissione segna la ripresa dell'impegno da parte dell'UE a migliorare le condizioni dei cittadini europei con disabilità, e completa e sostiene l'azione degli Stati membri, che sono i principali responsabili delle politiche in materia di disabilità.

La strategia dell'UE punta ad offrire ai disabili la possibilità di esercitare i propri diritti in condizioni di parità rispetto agli altri cittadini e a rimuovere gli ostacoli che essi incontrano nella vita quotidiana. Le principali azioni previste sono le seguenti:

- **l'iniziativa per l'accessibilità:** valutare come applicare la standardizzazione e le norme in materia di appalti pubblici e aiuti di Stato al fine di rendere accessibili alle persone con disabilità tutti i beni e i servizi, incoraggiando allo stesso tempo un mercato dell'UE per i dispositivi assistiti ("Atto europeo per l'accessibilità"); sulla base di quanto è accaduto negli Stati Uniti, si prevede una notevole espansione di questo mercato nei prossimi anni;
- **la partecipazione:** garantire che le persone con disabilità e le loro famiglie possano esercitare i diritti relativi alla cittadinanza europea in condizioni di parità grazie al riconoscimento reciproco delle tessere di invalidità e dei relativi diritti; facilitare l'impiego del linguaggio dei segni e del Braille per i cittadini dell'UE che esercitino i propri diritti elettorali o che entrino in contatto con le istituzioni dell'UE; promuovere la realizzazione in formato accessibile di siti web e materiale protetto da diritti d'autore, come ad esempio i libri;
- **il finanziamento:** assicurare che i programmi dell'UE in settori che interessano le persone con disabilità prevedano la promozione di condizioni eque di lavoro per gli operatori sanitari professionisti e non professionisti, nonché lo sviluppo di piani per l'assistenza personale;
- **una maggiore cooperazione** tra gli Stati membri (attraverso il gruppo ad alto livello sulla disabilità) e la società civile: promuovere un forum per lo scambio di dati e il coordinamento delle politiche, soprattutto per quanto concerne la trasferibilità dei diritti, come ad esempio il diritto all'assistenza personale;
- **la sensibilizzazione:** accrescere la consapevolezza dell'opinione pubblica in materia di disabilità e accessibilità, ad esempio attraverso l'istituzione di un premio europeo per le città accessibili;
- **la raccolta e l'analisi di informazioni:** migliorare le conoscenze sulle condizioni delle persone con disabilità in Europa e sulle barriere che esse incontrano nella vita di tutti i giorni, identificando e promuovendo al contempo le strutture di sostegno realizzate con successo dagli Stati membri a livello nazionale.

Tale strategia prevede una lista di azioni concrete e un calendario. La Commissione presenterà periodicamente relazioni sull'andamento del progetto e sui progressi compiuti al fine di rispettare gli obblighi imposti dalla [Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità](#), di cui è firmataria.

## **Contesto**

Secondo la [Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea](#), "l'Unione riconosce e rispetta il diritto delle persone con disabilità di beneficiare di misure intese a garantirne l'autonomia, l'inserimento sociale e professionale e la partecipazione alla vita della comunità". Inoltre, l'UE e tutti i 27 Stati membri si sono già impegnati nella creazione di un'Europa senza barriere sottoscrivendo la Convenzione ONU.

L'attuale strategia UE per la disabilità specifica le iniziative prese dall'UE nell'ambito della strategia Europa 2020 ([IP/10/225](#)) e le azioni proposte nella relazione 2010 sulla cittadinanza dell'UE ([IP/10/1390](#)).

## **Ulteriori informazioni**

La strategia europea in materia di disabilità 2010-2020, "Un rinnovato impegno per un'Europa senza barriere", e la relativa documentazione sono disponibili sul seguente sito:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=933&furtherNews=yes>

Homepage di Viviane Reding, vicepresidente e Commissaria per la Giustizia, i diritti fondamentali e la cittadinanza:

[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/reding/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/reding/index_en.htm)

[MEMO/10/578](#)

Bruxelles, 16 novembre 2010

## **Viaggiare senza frontiere: la Commissione propone un controllo più rigoroso del rispetto dell'acquis di Schengen**

***I cittadini dell'Unione possono viaggiare all'interno dello spazio Schengen senza essere sottoposti a controlli alle frontiere interne. Permangono però degli ostacoli alla libera circolazione - che impediscono ad esempio la scorrevolezza del traffico ai valichi di frontiera stradali delle frontiere interne - poiché gli Stati membri non sempre applicano correttamente le norme Schengen. Per questo motivo la Commissione vuole verificare più da vicino il rispetto dell'acquis di Schengen. Con una nuova proposta adottata oggi, la Commissione intende rafforzare il meccanismo di valutazione della corretta applicazione dell'acquis di Schengen negli Stati membri. Ciò consentirà alla Commissione di esaminare meglio la legislazione rilevante sull'abolizione dei controlli alle frontiere interne e di procedere a verifiche più efficaci sul territorio nazionale.***

La Commissaria per gli Affari interni Cecilia Malmström ha dichiarato: "Lo spazio Schengen consente alle persone di spostarsi al suo interno senza subire controlli alle frontiere. Affinché il sistema funzioni, tuttavia, è essenziale che tutte le disposizioni dell'acquis di Schengen siano applicate efficacemente e che i paesi Schengen abbiano un alto grado di fiducia reciproca. Solo se gli Stati membri applicano l'acquis di Schengen in modo efficace, coerente e trasparente i cittadini europei possono beneficiare pienamente della libertà di circolazione."

È necessario uno specifico meccanismo di valutazione che garantisca la fiducia reciproca fra gli Stati membri e la loro capacità di applicare effettivamente ed efficacemente tutte le disposizioni dell'acquis di Schengen. Il meccanismo di valutazione instaura norme trasparenti, efficaci e chiare quanto al metodo da applicare nelle valutazioni. In particolare, la valutazione dovrebbe prestare attenzione al rispetto dei diritti fondamentali nell'applicazione dell'acquis di Schengen. La proposta riguarda tutte le parti della cooperazione Schengen, segnatamente in materia di frontiere esterne, politica dei visti, cooperazione di polizia e sistema d'informazione Schengen.

Il nuovo meccanismo rafforza l'attuale sistema di controlli periodici sul posto negli Stati membri e introduce visite senza preavviso per garantire che le disposizioni dell'acquis di Schengen siano applicate sempre e correttamente. La proposta prevede programmi di valutazione pluriennali per le visite sul posto e fissa norme chiare sul seguito da dare ai risultati delle valutazioni.

Il nuovo meccanismo rispecchia la situazione giuridica venutasi a creare dopo l'integrazione dell'acquis di Schengen nell'ambito dell'Unione europea e l'entrata in vigore del trattato di Lisbona. Il Parlamento europeo e il Consiglio decideranno congiuntamente in merito alla proposta.

## **Contesto**

Lo spazio senza frontiere interne – il cosiddetto spazio Schengen — è stato sviluppato in un quadro intergovernativo fra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 dagli Stati membri che intendevano abolire i controlli alle frontiere interne e attuare a tal fine misure d'accompagnamento, quali norme comuni in materia di controlli alle frontiere esterne, una politica comune dei visti, la cooperazione di polizia e giudiziaria e la creazione del sistema d'informazione Schengen (SIS).

Lo spazio Schengen senza controlli alle frontiere corrisponde attualmente al territorio di 25 paesi: 22 paesi UE (Austria, Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica ceca, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria) e tre paesi associati (Norvegia, Islanda e, dal dicembre 2008, Svizzera).

Lo spazio Schengen è basato sulla fiducia fra gli Stati membri nella reciproca capacità di attuare pienamente le misure d'accompagnamento che permettono l'eliminazione dei controlli alle frontiere interne: gli Stati membri, ad esempio, eseguono i controlli alle frontiere esterne dello spazio Schengen non solo a tutela dei propri interessi, ma anche per conto di tutti gli altri Stati membri in cui potrebbero recarsi le persone che hanno attraversato tali frontiere.

L'attuale sistema di valutazione, in vigore dal 1999, non rispecchia pienamente l'odierna situazione giuridica e presenta punti deboli quanto a metodologia e uso delle analisi dei rischi.

Nel 2009 la Commissione ha presentato due proposte per rivedere il meccanismo di valutazione (IP/09/359). Da allora il quadro istituzionale è cambiato a seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona. La presente proposta rivista riflette pertanto il ruolo rafforzato del Parlamento europeo tenendo conto delle osservazioni degli Stati membri sulla proposta iniziale. Essa riguarda esclusivamente la verifica della corretta applicazione dell'acquis di Schengen ad opera degli Stati membri che fanno parte dello spazio Schengen. La verifica delle condizioni di entrata nello spazio Schengen rimane di piena competenza del Consiglio. La decisione sull'entrata nello spazio Schengen è presa dal Consiglio previa consultazione del Parlamento europeo.

## **Maggiori informazioni**

Homepage di Cecilia Malmström, Commissaria UE per gli Affari interni:

[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/malmstrom/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/malmstrom/index_en.htm)

[MEMO/10/564](#)

**REGOLAMENTO (UE) N. 1005/2010 DELLA COMMISSIONE****dell'8 novembre 2010**

**relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

*Articolo 1***Campo di applicazione**

visto il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1, lettera a),

Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M e N, definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.

*Articolo 2***Definizioni**

considerando quanto segue:

Ai fini del presente regolamento si intende per:

(1) Il regolamento (CE) n. 661/2009 è un regolamento particolare ai fini della procedura di omologazione comunitaria prevista dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») <sup>(2)</sup>.

(1) «tipo di veicolo per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio»: i veicoli che non differiscono per quanto concerne aspetti essenziali come le caratteristiche dei dispositivi di rimorchio;

(2) Il regolamento (CE) n. 661/2009 abroga la direttiva 77/389/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore <sup>(3)</sup>. I requisiti stabiliti in tale direttiva vanno riportati nel presente regolamento e, se necessario, modificati per adeguarli all'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche.

(2) «dispositivo di rimorchio»: un dispositivo a forma di gancio, occhio o altro, a cui è può essere fissata una fune o barra da traino.

(3) Il campo di applicazione del presente regolamento corrisponde a quello della direttiva 77/389/CEE e si limita perciò ai veicoli delle categorie M e N.

*Articolo 3***Disposizioni relative all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio**

(4) Il regolamento (CE) n. 661/2009 fissa disposizioni di base sui requisiti di omologazione dei veicoli a motore con riferimento ai dispositivi di rimorchio. È pertanto necessario stabilire le procedure, le prove e i requisiti specifici per tale omologazione.

1. Il costruttore o un suo rappresentante presenta alle autorità competenti in materia di omologazione la domanda di omologazione CE per un veicolo per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio.

(5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico per i veicoli a motore,

2. La domanda è redatta secondo il modello della scheda informativa figurante nell'allegato I, parte 1.

3. Se i requisiti pertinenti stabiliti nell'allegato II del presente regolamento sono soddisfatti, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE e attribuisce un numero di omologazione in conformità al sistema di numerazione di cui all'allegato VII della direttiva 2007/46/CE.

Uno Stato membro non può assegnare lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.

4. Ai fini del paragrafo 3, l'autorità di omologazione rilascia il certificato di omologazione CE conforme al modello figurante nell'allegato I, parte 2.

<sup>(1)</sup> GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 154 del 13.6.1977, pag. 41.

*Articolo 4***Validità ed estensione delle omologazioni rilasciate a norma della direttiva 77/389/CEE**

Le autorità nazionali autorizzano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli omologati anteriormente alla data di cui all'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 661/2009 e continuano a concedere l'estensione dell'omologazione di tali veicoli in conformità alla direttiva 77/389/CEE.

*Articolo 5***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'8 novembre 2010.

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---

*ALLEGATO I*

**Documenti amministrativi per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio**

## PARTE 1

## Scheda informativa

## MODELLO

Scheda informativa n. ... relativa all'omologazione CE di un veicolo a motore per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio.

Le seguenti informazioni vanno fornite in triplice copia e comprendono un indice. I disegni devono essere forniti in scala adeguata ed essere sufficientemente dettagliati, in formato A4 o in un pieghevole di tale formato. Eventuali fotografie devono contenere sufficienti dettagli.

Se i dispositivi, i componenti o le unità tecniche separate di cui alla presente scheda informativa sono controllati elettronicamente, vanno fornite informazioni sul loro funzionamento.

## 0. GENERALITÀ

0.1. Marca (ragione sociale del costruttore): .....

0.2. Tipo: .....

0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i: .....

0.3. Mezzi d'identificazione del tipo, se indicati sul veicolo <sup>(b)</sup>: .....

0.3.1. Posizione dell'indicazione: .....

0.4. Categoria del veicolo <sup>(c)</sup>: .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.8. Nome e indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore: .....

## 1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....

2. MASSE E DIMENSIONI <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup>

2.8. Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore <sup>(3)</sup>: .....

2.11.5. Il veicolo è/non è <sup>(1)</sup> idoneo a rimorchiare carichi

## 12. VARIE

12.3. Dispositivo/i di rimorchio

12.3.1. Anteriore: gancio/occhione/altro <sup>(1)</sup>

12.3.2. Posteriore: gancio/occhione/altro/nessuno <sup>(1)</sup>

12.3.3. Disegno o fotografia del telaio/parte della carrozzeria del veicolo, che illustri la posizione, la costruzione ed il montaggio del/i dispositivo/i di rimorchio: .....

Note esplicative

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura non pertinente.

<sup>(3)</sup> Indicare i valori massimi e minimi di ogni variante.

<sup>(b)</sup> Se i mezzi d'identificazione del tipo contengono caratteri non attinenti alla descrizione dei tipi di veicoli, di componenti o di unità tecniche separate oggetto della presente scheda informativa, tali caratteri sono sostituiti nella documentazione dal simbolo «?» (p.es. ABC??123??).

<sup>(c)</sup> Classificato secondo le definizioni figuranti nell'allegato II, parte A, della direttiva 2007/46/CE.

<sup>(f)</sup> Se esiste una versione con cabina normale e una versione con cabina a cuccetta, indicare le dimensioni e le masse per entrambe le versioni.

<sup>(g)</sup> Norma ISO 612: 1978 — Veicoli stradali — Dimensioni degli autoveicoli e dei veicoli rimorchiati — Termini e definizioni.

PARTE 2

Certificato di omologazione CE

MODELLO

Formato: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'autorità di omologazione

Comunicazione concernente:

- l'omologazione CE <sup>(1)</sup>
  - l'estensione dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
  - il rifiuto dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
  - la revoca dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- } di un tipo di veicolo per quanto riguarda i dispositivi di rimorchio

a norma del regolamento (UE) n. 1005/2010, modificato da ultimo dal regolamento (UE) n. .../... <sup>(1)</sup>

Numero di omologazione CE: .....

Motivo dell'estensione: .....

SEZIONE I

- 0.1. Marca (ragione sociale del costruttore): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i: .....
- 0.3. Mezzi d'identificazione del tipo, se indicati sul veicolo <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Posizione dell'indicazione: .....
- 0.4. Categoria del veicolo <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....
- 0.8. Nome e indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore: .....

SEZIONE II

- 1. Informazioni supplementari: cfr. Addendum.
- 2. Servizio tecnico incaricato dell'esecuzione delle prove: .....
- 3. Data del verbale di prova: .....
- 4. Numero del verbale di prova: .....
- 5. Eventuali osservazioni: cfr. Addendum.
- 6. Luogo: .....
- 7. Data: .....
- 8. Firma: .....

Allegati: Fascicolo di omologazione.

Verbale di prova

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura non pertinente.

<sup>(2)</sup> Se i mezzi di identificazione del tipo contengono caratteri non attinenti alla descrizione dei tipi di veicoli, componenti o unità tecnica separata oggetto della presente scheda informativa, tali caratteri sono sostituiti nella documentazione dal simbolo «?» (p. es. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Secondo le definizioni di cui all'allegato II, sezione A, della direttiva 2007/46/CE.

*Addendum***al certificato di omologazione CE n. ...**

1. Informazioni supplementari:
  - 1.1. Breve descrizione del tipo di veicolo con riferimento a struttura, dimensioni, linee e materiali: .....
  - 1.2. Numero totale e posizione del/i dispositivo/i di rimorchio: .....
  - 1.3. Metodo di aggancio al veicolo: .....
  - 1.4. Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile del veicolo (kg): .....
2. Dispositivo/i di rimorchio anteriore: gancio/occhione/altro <sup>(1)</sup> smontabile o non smontabile <sup>(1)</sup>
3. Dispositivo/i di rimorchio posteriore: gancio/occhione/altro/nessuno <sup>(1)</sup> smontabile o non smontabile <sup>(1)</sup>
4. Il veicolo è/non è <sup>(1)</sup> idoneo a rimorchiare carichi.
5. Osservazioni: .....

---

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura non pertinente.

## ALLEGATO II

**Requisiti dei dispositivi di rimorchio**

1. REQUISITI PARTICOLARI
  - 1.1. Numero minimo di dispositivi.
    - 1.1.1. Tutti i veicoli a motore devono essere dotati di un dispositivo di rimorchio montato sulla parte anteriore.
    - 1.1.2. I veicoli della categoria M<sub>1</sub> di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 2007/46/CE, ad eccezione dei veicoli non idonei a rimorchiare un carico, devono essere dotati di un dispositivo di rimorchio sulla parte posteriore.
    - 1.1.3. Un dispositivo di rimorchio posteriore può essere sostituito da un dispositivo di attacco meccanico, come stabilito dal regolamento n. 55 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) <sup>(1)</sup>, a condizione che siano soddisfatte le prescrizioni del punto 1.2.1.
  - 1.2. Carico e stabilità
    - 1.2.1. Ogni dispositivo di rimorchio montato sul veicolo deve poter sostenere una forza statica di trazione e compressione equivalente ad almeno la metà della massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile del veicolo.
2. PROCEDURA DI PROVA
  - 2.1. I carichi per le prove di trazione e compressione sono applicati separatamente su ciascun dispositivo di rimorchio montato sul veicolo.
  - 2.2. I carichi per le prove sono applicati in senso longitudinale e orizzontale rispetto al veicolo.

---

<sup>(1)</sup> GU L 373 del 27.12.2006, pag. 50.

## I

(Atti legislativi)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2010/65/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 ottobre 2010

**relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità <sup>(4)</sup>, impone agli Stati membri di avvalersi di formulari standard («formulari FAL») allo scopo di facilitare il traffico, definiti dalla convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale dell'Organizzazione marittima internazionale (in prosieguo IMO) e successive modifiche («convenzione FAL»), adottata il 9 aprile 1965.
- (2) Per facilitare il trasporto marittimo e al fine di ridurre gli oneri amministrativi delle compagnie di navigazione, le formalità di dichiarazione imposte dagli atti giuridici dell'Unione e dagli Stati membri devono essere semplificate e armonizzate il più possibile. Tuttavia la presente direttiva non dovrebbe pregiudicare la natura e il contenuto delle informazioni richieste e non dovrebbe introdurre ulteriori obblighi di formalità per le navi che non sottostanno già a tali obblighi ai sensi della legislazione

applicabile negli Stati membri. Essa dovrebbe riguardare soltanto le possibili soluzioni per semplificare ed armonizzare le procedure di informazione nonché per raccogliere le informazioni con maggior efficienza.

- (3) La trasmissione delle informazioni richieste all'arrivo e/o in partenza dai porti a norma della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico <sup>(5)</sup>, della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione <sup>(6)</sup>, del 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 <sup>(7)</sup>, della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo <sup>(8)</sup> e, in caso, del codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose adottato nel 1965, e relative modifiche adottate e in vigore, comprende le informazioni richieste dai formulari FAL. Pertanto, laddove queste informazioni corrispondano ai requisiti di cui ai suddetti atti giuridici, è opportuno accettare i formulari FAL che le forniscono.
- (4) In considerazione della dimensione globale del trasporto marittimo, gli atti giuridici dell'Unione devono tener conto dei requisiti dell'IMO per garantire una semplificazione.
- (5) Gli Stati membri dovrebbero approfondire la cooperazione tra le autorità competenti, quali le autorità nazionali preposte alle dogane, ai controlli di frontiera, alla sanità pubblica e ai trasporti per continuare a semplificare e armonizzare le formalità di dichiarazione all'interno dell'Unione e usare nel modo più efficiente i sistemi di trasmissione elettronica dei dati e di scambio

<sup>(1)</sup> GU C 128 del 18.5.2010, pag. 131.

<sup>(2)</sup> GU C 211 del 4.9.2009, pag. 65.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 6 luglio 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 ottobre 2010.

<sup>(4)</sup> GU L 67 del 9.3.2002, pag. 31.

<sup>(5)</sup> GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

<sup>(6)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>(7)</sup> GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

<sup>(8)</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

delle informazioni, al fine di rimuovere quanto più possibile gli ostacoli al trasporto marittimo e, allo stesso tempo, realizzare uno spazio marittimo europeo senza frontiere.

- (6) È opportuno che siano disponibili statistiche dettagliate sui trasporti marittimi per valutare l'efficienza di misure politiche volte a facilitare il traffico marittimo all'interno dell'Unione e la necessità delle stesse, tenendo conto dell'esigenza di non creare inutili requisiti supplementari per quanto riguarda la raccolta di dati statistici da parte degli Stati membri e di avvalersi pienamente di Eurostat. Ai fini della presente direttiva, sarebbe importante raccogliere i dati riguardanti il traffico delle navi all'interno dell'Unione e/o le navi che entrano nei porti di un paese terzo o in zone franche.
- (7) Dovrebbe essere più facile per le compagnie di navigazione ottenere la qualifica di «servizio di linea autorizzato», in linea con l'obiettivo della comunicazione della Commissione del 21 gennaio 2009 intitolata «Comunicazione e piano d'azione nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere».
- (8) Gli strumenti elettronici di trasmissione dei dati dovrebbero essere utilizzati in modo generalizzato per l'insieme delle formalità di dichiarazione nei tempi più brevi, entro e non oltre il 1° giugno 2015, basandosi sulle norme internazionali sviluppate dalla convenzione FAL, ove sia possibile. Al fine di semplificare ed accelerare la trasmissione di quantitativi di informazioni che potrebbero essere ingenti, per le formalità di dichiarazione si dovrebbe ricorrere, ogniquale volta possibile, al formato elettronico. All'interno dell'Unione, la fornitura di informazioni con formulari FAL in formato cartaceo dovrebbe costituire l'eccezione e dovrebbe essere accettata solo per un periodo di tempo limitato. Gli Stati membri sono incoraggiati ad usare i mezzi amministrativi, inclusi gli incentivi finanziari, per promuovere l'uso dei formati elettronici. Per i suddetti motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero aver luogo per via elettronica. Per facilitare questo sviluppo occorre che i sistemi elettronici siano maggiormente interoperabili e, quanto più possibile, entro lo stesso termine, al fine di garantire il buon funzionamento dello spazio marittimo europeo senza frontiere.
- (9) Le parti coinvolte nel commercio e nei trasporti dovrebbero poter presentare informazioni e documenti normalizzati tramite un'interfaccia elettronica unica per adempiere alle formalità di dichiarazione. I singoli elementi di dati dovrebbero essere presentati solo una volta.
- (10) I sistemi SafeSeaNet istituiti a livello nazionale e a livello dell'Unione sono destinati a facilitare il ricevimento, lo scambio e la distribuzione delle informazioni tra i sistemi di informazione degli Stati membri relativi alle attività marittime. Per facilitare il trasporto marittimo e ridurre gli oneri amministrativi del trasporto stesso, il sistema SafeSeaNet dovrebbe essere interoperabile con altri sistemi dell'Unione per le formalità di dichiarazione.

SafeSeaNet dovrebbe essere usato per lo scambio di ulteriori informazioni a fini di facilitazione del trasporto marittimo. Le formalità di dichiarazione concernenti informazioni a fini unicamente nazionali non dovrebbero essere introdotte nel sistema SafeSeaNet.

- (11) Nell'adottare nuove misure dell'Unione occorrerebbe garantire che gli Stati membri possano mantenere la trasmissione elettronica dei dati e che non sia loro imposto il formato cartaceo.
- (12) Il beneficio completo della trasmissione elettronica dei dati si può conseguire solamente laddove esista una comunicazione fluida ed efficace fra SafeSeaNet, la dogana elettronica e i sistemi elettronici per l'immissione e la consultazione dei dati. A tal fine bisogna, per limitare gli oneri amministrativi, ricorrere dapprima alle norme attualmente in vigore.
- (13) I formulari FAL sono regolarmente aggiornati. La presente direttiva dovrebbe quindi fare riferimento alla versione in vigore di questi formulari. Le informazioni richieste dalla legislazione degli Stati membri che vanno al di là dei requisiti della convenzione FAL dovrebbero essere comunicate in un formato da sviluppare sulla base degli standard della convenzione FAL.
- (14) La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare il regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario<sup>(1)</sup>, del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario<sup>(2)</sup>, del 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>(3)</sup>, o alla legislazione nazionale in materia di controllo di frontiera per quegli Stati membri in cui non si applica il relativo acquis di Schengen e al regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, che istituisce il codice doganale comunitario (codice doganale aggiornato)<sup>(4)</sup>.
- (15) Per un uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e per facilitare il trasporto marittimo, gli Stati membri dovrebbero estendere l'uso dei mezzi elettronici di trasmissione dei dati attenendosi a un adeguato calendario e dovrebbero discutere, in cooperazione con la Commissione, la possibilità di armonizzare tale uso. A tal fine occorrerebbe tenere presente il lavoro del gruppo direttivo di alto livello SafeSeaNet in ordine alla tabella di marcia di SafeSeaNet, allorché sarà adottata, ai requisiti concreti di finanziamento e all'assegnazione rispettiva di mezzi finanziari dell'Unione per lo sviluppo della trasmissione elettronica dei dati.

<sup>(1)</sup> GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 105 del 13.4.2006, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 145 del 4.6.2008, pag. 1.

- (16) È opportuno esentare le navi che operano tra i porti situati sul territorio doganale dell'Unione dalla trasmissione delle informazioni di cui ai formulari FAL, qualora le navi non provengano da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi facciano scalo né vi si rechino, fatti salvi gli atti giuridici applicabili dell'Unione e le informazioni che gli Stati membri possono richiedere al fine di proteggere l'ordine e la sicurezza interni e per far rispettare le leggi in materia doganale, fiscale, di immigrazione, ambientale o sanitaria.
- (17) Anche gli esoneri dalle formalità amministrative dovrebbero essere consentiti sulla base del carico della nave e non solo sulla base della destinazione e/o del luogo di partenza della nave. Ciò è necessario per garantire che le formalità supplementari per le navi che sono entrate in un porto di un paese terzo o in una zona franca siano ridotte al minimo. La Commissione dovrebbe esaminare tale questione nell'ambito della relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento della presente direttiva.
- (18) È opportuno introdurre un nuovo formulario provvisorio al fine di armonizzare le informazioni richieste dalla dichiarazione di sicurezza preliminare prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004.
- (19) Le esigenze linguistiche nazionali costituiscono spesso un ostacolo per lo sviluppo della rete di navigazione a corto raggio. Gli Stati membri dovrebbero compiere tutti gli sforzi possibili per facilitare la comunicazione scritta e orale, nel traffico marittimo, tra Stati membri, in conformità della prassi internazionale, al fine di trovare mezzi comuni di comunicazione.
- (20) La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'allegato alla presente direttiva. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga consultazioni adeguate, anche a livello di esperti.
- (21) I vari atti giuridici dell'Unione che impongono, ad esempio, formalità di pre-notifica all'entrata in porto, come la direttiva 2009/16/CE, possono prevedere termini diversi per l'esecuzione di queste formalità di pre-notifica. La Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di abbreviare e armonizzare tali termini, approfittando dei progressi in atto nell'elaborazione elettronica dei dati, nell'ambito della relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento della presente direttiva che dovrebbe contenere, se opportuno, una proposta legislativa.
- (22) Nel quadro della relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento della presente direttiva, la Commissione dovrebbe determinare in quale misura l'obiettivo della presente direttiva, ovvero la semplificazione delle formalità amministrative alle quali sono sottoposte le navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, dovrebbe essere esteso all'entroterra, e più precisamente alla navigazione fluviale, al fine di rendere più celere e fluido il transito del trasporto marittimo verso l'entroterra e di apportare una soluzione duratura alla congestione nei porti e intorno ai porti.
- (23) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, in particolare quello di facilitare il trasporto marittimo in modo armonizzato nell'intera Unione, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) A norma della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, qualora l'attuazione di una direttiva è superflua per ragioni geografiche, detta attuazione non è obbligatoria. Pertanto i requisiti previsti nella presente direttiva non sono rilevanti per gli Stati membri che non hanno porti in cui possano normalmente far scalo le navi che rientrano nell'ambito d'applicazione della direttiva stessa.
- (25) Le misure stabilite dalla presente direttiva contribuiscono a raggiungere gli obiettivi dell'Agenda di Lisbona.
- (26) L'accesso a Safe SeaNet e ad altri strumenti elettronici dovrebbe essere regolamentato per garantire la protezione delle informazioni commerciali e riservate e dovrebbe aver luogo senza pregiudizio del diritto applicabile in materia di protezione dei dati di carattere commerciale e, per i dati personali, della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup> e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(2)</sup>. Gli Stati membri e le istituzioni e gli organismi dell'Unione dovrebbero prestare particolare attenzione alla necessità di garantire la protezione delle informazioni commerciali e riservate attraverso adeguati sistemi di controllo dell'accesso.
- (27) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(3)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (28) Per motivi di chiarezza, è opportuno sostituire la direttiva 2002/6/CE con la presente direttiva,

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>(2)</sup> GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva ha lo scopo di semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione.
2. La presente direttiva si applica alle formalità di dichiarazione applicabili al trasporto marittimo per le navi in arrivo o in partenza da porti situati negli Stati membri.
3. La presente direttiva non si applica alle navi esentate dalle formalità di dichiarazione.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «formalità di dichiarazione», le informazioni riportate nell'allegato che, in conformità alla legislazione vigente in uno Stato membro, devono essere fornite per fini amministrativi e procedurali alle navi in arrivo o in partenza da un porto di tale Stato membro;
- b) «convenzione FAL», la convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale dell'Organizzazione marittima internazionale, adottata il 9 aprile 1965, e successive modifiche;
- c) «formulari FAL», i formulari standard previsti dalla convenzione FAL;
- d) «nave», qualsiasi nave o unità marittima;
- e) «SafeSeaNet», sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi definito dalla direttiva 2002/59/CE;
- f) «trasmissione elettronica dei dati», il processo di trasmissione di informazioni codificate digitalmente mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer.

#### Articolo 3

##### Armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione

1. Ciascuno Stato membro adotta misure per assicurare che, nel suo territorio, le formalità di dichiarazione siano richieste in modo armonizzato e coordinato.
2. La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, sviluppa i meccanismi di armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione nell'Unione.

#### Articolo 4

##### Notifica preliminare all'ingresso nei porti

Fatte salve disposizioni specifiche sulla notifica previste negli atti giuridici dell'Unione applicabili o ai sensi di strumenti giuridici internazionali applicabili al trasporto marittimo e vincolanti per gli Stati membri, incluse le disposizioni in materia di controllo delle persone e delle merci, gli Stati membri assicurano che il

comandante o qualsiasi altra persona debitamente abilitata dall'armatore della nave notifichi, anteriormente all'ingresso in un porto situato in uno Stato membro, le informazioni previste dalle formalità di dichiarazione all'autorità competente designata da tale Stato membro:

- a) con un anticipo di almeno ventiquattro ore; oppure
- b) al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a ventiquattro ore; oppure
- c) se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione diviene disponibile.

#### Articolo 5

##### Trasmissione elettronica dei dati

1. Gli Stati membri accettano l'adempimento delle formalità di dichiarazione in formato elettronico e la loro trasmissione attraverso un'interfaccia unica nei tempi più brevi e in ogni caso non oltre il 1° giugno 2015.

Detta interfaccia unica, che collega SafeSeaNet, la dogana elettronica e altri sistemi elettronici, rappresenta il luogo dove, in conformità della presente direttiva, tutte le informazioni sono dichiarate una volta e messe a disposizione delle varie autorità competenti e degli Stati membri.

2. Fatto salvo il formato pertinente indicato nella convenzione FAL, il formato di cui al paragrafo 1 è conforme all'articolo 6.

3. Se gli atti giuridici dell'Unione richiedono formalità di dichiarazione, e nella misura necessaria al buon funzionamento dell'interfaccia unica stabilita ai sensi del paragrafo 1, i sistemi informatici di cui al paragrafo 1 devono essere interoperabili, accessibili e compatibili con il sistema SafeSeaNet istituito in conformità della direttiva 2002/59/CE, nonché, se del caso, con i sistemi informatici previsti dalla decisione n. 70/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2008, concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio <sup>(1)</sup>.

4. Fatte salve le disposizioni specifiche relative al controllo doganale e di frontiera di cui al regolamento (CEE) n. 2913/92 e al regolamento (CE) n. 562/2006, gli Stati membri consultano gli operatori economici e informano la Commissione sui progressi compiuti secondo le modalità previste dalla decisione n. 70/2008/CE.

#### Articolo 6

##### Scambio dei dati

1. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni ricevute secondo le formalità di dichiarazione disposte dagli atti giuridici dell'Unione siano rese disponibili nei loro sistemi SafeSeaNet nazionali e mettono a disposizione degli altri Stati membri, attraverso il sistema SafeSeaNet, le parti pertinenti di tali informazioni. Salvo diverse disposizioni di uno Stato membro questo non si applica alle informazioni ricevute in virtù del regolamento (CEE) n. 2913/92, del regolamento (CEE) n. 2454/93, del regolamento (CE) n. 562/2006 e del regolamento (CE) n. 450/2008.

<sup>(1)</sup> GU L 23 del 26.1.2008, pag. 21.

2. Gli Stati membri garantiscono che le informazioni ricevute ai sensi del paragrafo 1 siano accessibili, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.

3. Il formato digitale di base dei messaggi da usare nei sistemi SafeSeaNet nazionali conformemente al paragrafo 1 è stabilito in conformità dell'articolo 22 *bis* della direttiva 2002/59/CE.

4. Gli Stati membri possono fornire un accesso pertinente alle informazioni di cui al paragrafo 1 tramite un'interfaccia unica nazionale con un sistema di scambio di dati elettronici o tramite i sistemi SafeSeaNet nazionali.

#### Articolo 7

##### Informazioni nei formulari FAL

Gli Stati membri accettano i formulari FAL per l'adempimento delle formalità di dichiarazione. Gli Stati membri possono accettare che le informazioni richieste in conformità degli atti giuridici dell'Unione siano fornite in formato cartaceo solo fino al 1° giugno 2015.

#### Articolo 8

##### Trattamento riservato

1. Gli Stati membri, in conformità degli atti giuridici dell'Unione applicabili o della normativa nazionale, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni commerciali e riservate scambiate in conformità della presente direttiva.

2. Gli Stati membri prestano particolare attenzione a proteggere i dati commerciali raccolti a norma della presente direttiva. Per quanto riguarda i dati personali, gli Stati membri garantiscono la loro conformità con la direttiva 95/46/CE. Le istituzioni e gli organismi dell'Unione garantiscono l'adempimento del regolamento (CE) n. 45/2001.

#### Articolo 9

##### Esenzioni

Gli Stati membri garantiscono che le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che operano tra porti situati sul territorio doganale dell'Unione, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, siano esentate dal dovere di trasmettere le informazioni previste dai formulari FAL, fermi restando gli atti giuridici dell'Unione applicabili e la possibilità che gli Stati membri possano richiedere informazioni contenute nei formulari FAL di cui ai punti da 1 a 6 della parte B dell'allegato alla presente direttiva che sono necessarie a proteggere l'ordine e la sicurezza interni e a far rispettare le leggi in materia doganale, fiscale, di immigrazione, ambientale o sanitaria.

#### Articolo 10

##### Procedure di modifica

1. La Commissione può adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per quanto riguarda l'allegato alla presente direttiva, al fine di garantire che si tenga conto delle eventuali pertinenti modifiche introdotte dall'IMO ai formulari FAL. Tali modifiche non estendono l'ambito di applicazione della presente direttiva.

2. Per gli atti delegati di cui al presente articolo si applicano le procedure di cui agli articoli 11, 12 e 13.

#### Articolo 11

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 18 novembre 2010. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della fine del periodo di cinque anni. La delega di potere è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, tranne in caso di revoca da parte del Parlamento europeo o del Consiglio ai sensi dell'articolo 12.

2. Non appena adottato un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 12 e 13.

#### Articolo 12

##### Revoca della delega

1. La delega di poteri di cui all'articolo 10 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio in qualsiasi momento.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega si adopera per informare l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di adottare una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono immediatamente o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 13

##### Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, tale periodo è prorogato di due mesi.

2. Se, allo scadere del termine iniziale di due mesi o, se applicabile, del termine esteso né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza del termine iniziale di due mesi o, se applicabile, del termine esteso qualora il Parlamento europeo e il Consiglio abbiano entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

#### Articolo 14

##### Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 19 maggio 2012, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 19 maggio 2012.

Quando gli Stati membri adottano le suddette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### Articolo 15

##### Relazione

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 19 novembre 2013, in merito all'attuazione della presente direttiva e segnatamente:

- a) alla possibilità di estendere al trasporto per idrovie interne la semplificazione introdotta dalla presente direttiva;
- b) alla compatibilità del sistema di informazione fluviale con i sistemi elettronici di cui alla presente direttiva;
- c) ai progressi registrati in materia di armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione ai sensi dell'articolo 3;
- d) 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;
- e) 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.

La relazione è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa.

#### Articolo 16

##### Abrogazione della direttiva 2002/6/CE

La direttiva 2002/6/CE è abrogata a decorrere dal 19 maggio 2012. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

#### Articolo 17

##### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 20 ottobre 2010.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

Il presidente

O. CHASTEL

## ALLEGATO

**ELENCO DELLE FORMALITÀ DI DICHIARAZIONE DI CUI ALLA PRESENTE DIRETTIVA****A. Formalità di dichiarazione risultanti dagli atti giuridici dell'Unione**

Questa categoria comprende le formalità di dichiarazione che sono fornite in conformità delle seguenti disposizioni:

## 1. Notifica delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri

Articolo 4 della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

## 2. Verifiche di frontiera sulle persone

Articolo 7 del 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) (GU L 105 del 13.4.2006, pag. 1).

## 3. Notifica delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo

Articolo 13 della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

## 4. Notifica di rifiuti e residui

Articolo 6 della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

## 5. Notifica di informazioni in materia di sicurezza

Articolo 6 del 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).

Nell'attesa dell'adozione di un formulario armonizzato a livello internazionale, il formulario che figura nell'appendice del presente allegato è usato per la trasmissione delle informazioni previste dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 725/2004. Il formulario può essere trasmesso per via elettronica.

## 6. Dichiarazione sommaria di entrata

Articolo 36 bis del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1) e all'articolo 87 del regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, che istituisce il codice doganale comunitario (Codice doganale aggiornato) (GU L 145 del 4.6.2008, pag. 1).

**B. Formulari FAL e formalità figuranti negli strumenti giuridici internazionali**

Questa categoria comprende le informazioni che sono fornite in conformità della convenzione FAL e di altri strumenti giuridici internazionali pertinenti.

## 1. Formulario FAL n. 1: «Dichiarazione generale»

## 2. Formulario FAL n. 2: «Dichiarazione di carico»

## 3. Formulario FAL n. 3: «Dichiarazione delle provviste di bordo»

## 4. Formulario FAL n. 4: «Dichiarazione degli effetti personali e delle merci dell'equipaggio»

## 5. Formulario FAL n. 5: «Ruolo dell'equipaggio»

## 6. Formulario FAL n. 6: «Elenco dei passeggeri»

## 7. Formulario FAL n. 7: «Dichiarazione di merci pericolose»

## 8. Dichiarazione sanitaria marittima

**C. Legislazione nazionale pertinente**

Gli Stati membri possono includere in questa categoria le informazioni che sono fornite in conformità della rispettiva legislazione nazionale. Tali informazioni sono trasmesse per via elettronica.

---

## Appendice

FORMULARIO INFORMATIVO DI SICUREZZA PRELIMINARE ALL'ARRIVO DELLA NAVE PER TUTTE LE NAVI ANTERIORMENTE ALL'INGRESSO NEL PORTO DI UNO STATO MEMBRO DELL'UNIONE EUROPEA

[Regola 9 del capitolo XI-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS) e articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 725/2004]

Dettagli della nave ed estremi di contatto

Numero IMO		Nome della nave	
Porto di registrazione		Stato di bandiera	
Tipo di nave		Indicativo di chiamata	
Stazza lorda		Codice identificativo Inmarsat (ove disponibile)	
Nome della compagnia e relativo numero di identificazione		Nome ed estremi di contatto permanenti dell'ufficiale addetto alla sicurezza della compagnia	
Porto di arrivo		Impianto portuale di arrivo (se noto)	

Informazioni sul porto e sugli impianti portuali

Data e orario stimati di arrivo (ETA) della nave in porto	
Motivo principale dello scalo	

Informazioni previste dalla regola 9.2.1, capitolo XI-2 della convenzione SOLAS

La nave possiede un certificato internazionale di sicurezza (ISSC) in corso di validità?	SI	ISSC	NO — perché?	Rilasciato da (nome dell'amministrazione o OSR)	Data di scadenza (gg/mm/aaaa)	
Esiste un piano di sicurezza (SSP) approvato a bordo della nave?	SI	NO	Livello di sicurezza al quale la nave opera	Sicurezza Livello 1	Sicurezza Livello 2	Sicurezza Livello 3
Posizione della nave al momento dell'elaborazione della presente relazione						

Elencare gli ultimi dieci scali effettuati presso impianti portuali seguendo l'ordine cronologico (iniziando dallo scalo più recente):

N.	Data di arrivo (gg/mm/aaaa)	Data di partenza (gg/mm/aaaa)	Porto	Stato	UN/LOCODE (ove disponibile)	Impianto portuale	Livello di sicurezza
1							LS =
2							LS =
3							LS =
4							LS =
5							LS =
6							LS =
7							LS =
8							LS =
9							LS =
10							LS =

La nave ha adottato misure di sicurezza speciali o supplementari oltre a quelle previste dal piano di sicurezza (SSP) approvato?  
In caso affermativo, indicare le misure di sicurezza speciali o supplementari adottate dalla nave

SI

NO

N. (come sopra)	Misure di sicurezza speciali o supplementari adottate dalla nave
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Elencare le attività da nave a nave, in ordine cronologico (iniziando dalla più recente), effettuate durante gli ultimi dieci scali presso gli impianti portuali sopra elencati. Allungare la tabella *infra* o continuare su un foglio separato se necessario — inserire il numero totale di attività da nave a nave:

Le procedure di sicurezza specificate nel piano di sicurezza approvato sono state seguite durante ognuna delle attività da nave a nave summenzionate? In caso negativo, fornire i dettagli delle misure di sicurezza applicate in sostituzione nell'ultima colonna infra.						SI	NO
N.	Data di arrivo (gg/mm/aaaa)	Data di partenza (gg/mm/aaaa)	Posizione o longitudine e latitudine	Attività da nave a nave	Misure di sicurezza applicate in sostituzione		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
Descrizione generale del carico della nave							
La nave trasporta sostanze pericolose sotto forma di carico rientrante nelle classi 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 o 8 del codice IMDG?				SI	NO	In caso affermativo confermare acclusione di una copia del manifesto delle merci pericolose (o di un estratto pertinente)	
Confermare acclusione di una copia del ruolo dell'equipaggio della nave				SI	Confermare acclusione di una copia dell'elenco dei passeggeri della nave		SI
Altre informazioni connesse alla sicurezza							
Vi sono altri aspetti attinenti alla sicurezza da comunicare?			SI	Indicare i particolari:			NO
Agente della nave al porto di arrivo							
Nome:				Estremi di contatto (numero di telefono):			
Identificazione della persona che fornisce le informazioni							
Titolo o posizione (cancellare le voci inutili): Comandante/ufficiale addetto alla sicurezza della nave (SSO)/ufficiale addetto alla sicurezza della compagnia (CSO)/agente della nave (cfr. sopra)			Nome:		Firma:		
Data/ora/luogo di stesura della relazione							



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010](#) >

## "Energia verde, protezione civile e inclusione sociale: le chiavi della strategia UE per la regione del Danubio", dichiara la Presidente del CdR Bresso al vertice di Bucarest

Gli sforzi dell'UE per rafforzare la cooperazione nella regione del Danubio devono tradursi in un valore aggiunto reale per i cittadini, ha sottolineato la Presidente del Comitato delle regioni (CdR) Mercedes Bresso. Rivolgendosi al Presidente della Commissione europea José Manuel Barroso e ai capi di governo dalla regione danubiana, riuniti a Bucarest al vertice sul Danubio, la Presidente Bresso ha auspicato che venga fornito sostegno ai progetti locali sulle energie rinnovabili, alle misure comuni in materia di protezione civile nonché alle azioni di inclusione sociale. [Leggi la notizia](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)
[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010](#) >

## Il CdR afferma che la strategia Europa 2020 deve imparare dal modello di governance della politica di coesione

La politica di coesione dell'Unione europea avrà un ruolo chiave nel mettere in pratica gli obiettivi della strategia Europa 2020, anche se il suo scopo principale resta quello di ridurre i divari di prosperità tra le regioni. Coinvolgendo tutti i livelli di governo, la politica di coesione ha fornito un esempio di patti territoriali finalizzati all'attuazione di Europa 2020. Questo è quanto si legge in un parere adottato oggi dal Comitato delle regioni (CdR) riunitosi a Bruxelles in sessione plenaria. Il relatore del parere Michael Schneider (DE/PPE) ha anche messo in guardia contro il proliferare di programmi di finanziamento UE rivolti a settori specifici ed ha ribadito che il Fondo sociale europeo deve continuare a far capo alla politica di coesione. [Leggi la notizia](#)

### → Documentazione

#### » Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Inchiesta Eurobarometro: la consapevolezza e la percezione dei cittadini dell'Unione europea in merito alla politica regionale dell'Unione \(.pdf 8508 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)
[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010](#) >

## Il Comitato delle regioni invita le regioni e le città ad aderire all'azione per il clima

Il Comitato delle regioni (CdR) dell'UE ha invitato tutti i governi subnazionali a investire di più nella lotta contro i cambiamenti climatici. Nella sua risoluzione in merito al vertice di Cancún sul clima adottata oggi, il CdR rivolge un appello agli enti regionali e locali affinché concludano patti di azione locale per il clima che stabiliscano misure concrete di lotta contro i cambiamenti climatici. L'appello segue la firma, avvenuta ieri, di un Memorandum d'intesa sulla cooperazione in materia di azione per il clima da parte della Presidente del CdR Mercedes Bresso e della Presidente della Conferenza dei sindaci degli Stati Uniti d'America Elizabeth B. Kautz. Il memorandum mira ad accelerare l'adozione di misure locali al di qua e al di là dell'Atlantico per migliorare il rendimento energetico degli edifici e promuovere le fonti di energia rinnovabili e la mobilità urbana sostenibile nonché modificare il comportamento dei cittadini.

[Leggi la notizia](#)
[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)

Home &gt; Archivio Newsletter &gt; Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010 &gt;

## La Commissione analizza le tendenze economiche e sociali nelle regioni dell'UE e delinea orizzonti per la futura politica di coesione

La quinta relazione della Commissione sulla coesione economica, sociale e territoriale pubblicata oggi dimostra che la politica di coesione dell'UE ha contribuito in maniera significativa alla crescita e alla prosperità, nonché alla promozione di uno sviluppo equilibrato all'interno dell'Unione europea. Tuttavia, alla luce delle forti turbolenze economiche e sociali degli ultimi anni, questa politica ha ora bisogno di essere adattata per poter affrontare le nuove sfide.

[Pagina dedicata alla Relazione sulla coesione economica, territoriale e sociale](#) (il link funziona solo su Mozilla)

[Conclusioni della Quinta relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale: il futuro della politica di coesione](#)

### → Documentazione

#### » Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Conclusioni della Quinta relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale: il futuro della politica di coesione \(.pdf 62 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226  
 Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



European Economic and Social Committee

PRESS

CES/10/111  
10 novembre 2010

## **Dibattito sul futuro del bilancio UE: il commissario Lewandowski partecipa alla riunione dell'Ufficio di presidenza del CESE**

**Alla prima riunione straordinaria del suo Ufficio di presidenza dal rinnovo del mandato nell'ottobre scorso, il CESE ha discusso i problemi legati al futuro bilancio dell'UE con il commissario europeo per la Programmazione finanziaria e il bilancio Janusz Lewandowski.**

Il Presidente del CESE **Staffan Nilsson** ha evidenziato il ruolo attivo svolto dal CESE nel dibattito sul prossimo bilancio dell'UE: alcune raccomandazioni del Comitato sono già state integrate nella recente comunicazione della Commissione sulla revisione del bilancio UE.

"Il CESE è impegnato a formulare una serie di proposte per assistere la Commissione nel difficile compito di proporre un bilancio sostenibile e orientato alla crescita malgrado le risorse finanziarie limitate", ha sottolineato.

Il **Presidente** ha inoltre dichiarato che il CESE sostiene un approccio istituzionale equilibrato e che la Commissione deve assolutamente mantenere il diritto d'iniziativa.

Il commissario **Lewandowski** ha precisato che, se parte del lavoro compiuto riguardo al prossimo quadro finanziario punta ad accrescere efficienza e prestazioni, solo il 5,7 % del bilancio UE è destinato all'amministrazione, sottolineando che ciò rappresenta "un ottimo risultato rispetto a tante altre organizzazioni pubbliche".

Il commissario si è soffermato sulla discrepanza tra la struttura effettiva delle entrate del bilancio UE - di cui i maggiori contributori (per il 70 %) sono gli Stati membri - e i principi stabiliti in origine nei Trattati di Roma e di Lisbona, i quali prevedevano invece che la fonte primaria di gettito fossero i dazi sui prodotti importati dai paesi terzi. Occorre quindi considerare le risorse proprie dell'UE in una nuova ottica, non necessariamente per poter spendere di più, ma piuttosto per raccogliere le entrate necessarie al bilancio UE secondo modalità più intelligenti.

Quanto al finanziamento della politica agricola, che rappresenta il 40 % circa del bilancio UE, il commissario si augura che il Consiglio dei ministri dell'UE accoglierà la proposta della Commissione di stipulare un accordo equilibrato che segni il passaggio da una politica di sostegno dei redditi all'adozione di obiettivi ambientali e di lotta ai cambiamenti climatici. Il CESE si è già espresso al riguardo nel suo parere del marzo scorso sul tema *La riforma della politica agricola comune nel 2013* (relatore: **Lutz Ribbe**, gruppo Attività diverse, Germania).



*European Economic and Social Committee*

PRESS

La revisione del bilancio UE, pubblicata il 19 ottobre, serve da base alle discussioni in corso per mettere a punto le proposte relative al quadro finanziario post-2013 che la Commissione prevede di presentare entro la metà del 2011. Il CESE intende, da parte sua, emettere nel primo semestre 2011 una serie di pareri sulle nuove prospettive finanziarie.

Per maggiori informazioni contattare:

Barbara Gessler, unità Stampa del CESE

Tel.: +32 25468066

[barbara.gessler@eesc.europa.eu](mailto:barbara.gessler@eesc.europa.eu)

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)

Home &gt; Archivio Newsletter &gt; Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010 &gt;

## Sentenze della Corte di Giustizia nelle cause C-92/09 e 93/09: la normativa dell'Unione sulla pubblicazione delle informazioni relative ai beneficiari di fondi agricoli europei è parzialmente invalida

### Sentenze della Corte di Giustizia nelle cause C-92/09 e 93/09 :

*Volker und Markus Schecke GbR e Hartmut Eifert / Land Hessen*

L'obbligo di pubblicazione dei nominativi delle persone fisiche beneficiarie di tali aiuti, nonché degli importi precisi da esse percepiti, costituisce una misura sproporzionata rispetto all'obiettivo di trasparenza

Il diritto dell'Unione relativo al finanziamento delle spese della politica agricola comune prevede che gli Stati membri garantiscano la pubblicazione annuale a posteriori dei nominativi dei beneficiari del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) e del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) nonché degli importi ricevuti da ciascun beneficiario per ciascuno di tali fondi.

Il sito Internet dell'Ufficio federale tedesco per l'agricoltura e l'alimentazione ("Bundesanstalt") tiene a disposizione del pubblico i nominativi dei beneficiari degli aiuti del FEAGA e del FEASR, con indicazione della località in cui essi risiedono o sono stabiliti e del relativo codice postale, nonché degli importi annuali percepiti. Tale sito è dotato di un motore di ricerca.

### → Documentazione

#### » Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Testo della sentenza \(.pdf 174 kB\)](#)
- » [Leggi il comunicato stampa \(.pdf 47 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)

Home &gt; Archivio Newsletter &gt; Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010 &gt;

## Sentenza della Corte nella causa C-499/08: privare un lavoratore di un'indennità di licenziamento perché può ricevere una pensione di vecchiaia costituisce una discriminazione fondata sull'età

### Sentenza della Corte nel procedimento C-499/08

*Ingeniørforeningen i Danmark per conto di Ole Andersen/ Region Syddanmark*

Il diritto danese riconosce un'indennità speciale di licenziamento a favore dei lavoratori che hanno prestato servizio presso la stessa impresa per almeno dodici anni. Tuttavia, tale indennità non è versata ai lavoratori che possono beneficiare, al momento del loro licenziamento, di una pensione di vecchiaia in forza di un regime pensionistico professionale, anche se la persona interessata ha l'intenzione di continuare a lavorare.

Il sig. Andersen ha lavorato per la Region Syddanmark (Regione della Danimarca meridionale) dal 1979 fino al suo licenziamento, avvenuto nel 2006. Egli aveva all'epoca 63 anni e non intendeva andare in pensione; si è invece iscritto come disoccupato presso l'ufficio del lavoro. Ha quindi chiesto il versamento dell'indennità speciale di licenziamento. Tale domanda è stata respinta in quanto il sig. Andersen poteva beneficiare di una pensione. L'Ingeniørforeningen i Danmark, sindacato che agisce per conto del sig. Andersen, ha quindi proposto un ricorso dinanzi al Vestre Landsret (corte d'appello dell'Ovest) sostenendo che la normativa in questione istituisce una discriminazione fondata sull'età vietata dalla direttiva 2000/78/CE.

### → Documentazione

#### » Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Testo della sentenza \(.pdf 117 kB\)](#)
- » [Leggi il comunicato stampa \(.pdf 76 kB\)](#)

**Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer**

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 15 - 17 Novembre 2010](#) >

**In questo numero abbiamo selezionato per voi...**

## → **Costituzionalismo e Trattato di Lisbona: l'insostenibile pesantezza del mercato**

**Costituzionalismo e Trattato di Lisbona: l'insostenibile pesantezza del mercato** / Alessandra Algostino

Contenuto in : *Diritto pubblico* / Dipartimento di Diritto Pubblico Università degli Studi di Firenze, Anno 2009, fasc. 3 p. 835-854

Abstract : \* Centralita' degli obiettivi economici dell'integrazione europea nel Trattato di Lisbona \*

Biblioteca dell'Assemblea legislativa

## → **Le opportunità dell'Unione europea per gli enti locali : strumenti di europrogettazione per l'accesso ai finanziamenti e la gestione dei progetti**

**Le opportunità dell'Unione europea per gli enti locali : strumenti di europrogettazione per l'accesso ai finanziamenti e la gestione dei progetti** / a cura di Mauro Varotto ; [contributi di] Liliana Braggion ... [et al.]. - Milanofiori Assago : IPSOA, 2010. - XX, 602 p. ; 24 cm.

Disponibilità:

Europe Direct dell'Assemblea legislativa Coll.: E I X 4. 3 10OPP

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it