



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 7.5.2024
COM(2024) 192 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

**Quarta relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva relativa al miglioramento
della sicurezza dei porti (relativa al periodo 2019-2023)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Quarta relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2005/65/CE¹ relativa al miglioramento della sicurezza dei porti ("direttiva") mirava principalmente a completare le misure adottate nel 2004 con il regolamento (CE) n. 725/2004² relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali ("regolamento").

Il campo di applicazione del regolamento era limitato alle misure di sicurezza a bordo delle navi e all'interfaccia immediata tra il porto e la nave. Sono questi gli obblighi, che rientrano sostanzialmente nel Codice ISPS (*International Ship and Port facility Security*, Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali), che gli Stati membri si sono impegnati ad attuare in via prioritaria, prima di accettare di attuare gli obblighi supplementari nell'ambito della direttiva. La direttiva completa il dispositivo di cui al regolamento, istituendo un sistema di sicurezza in tutta l'area portuale al fine di garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei utilizzati da servizi di trasporto marittimo diretto³.

Lungo i 60 000 km di coste dell'Unione europea operano più di 1 000 porti marittimi commerciali. Si tratta di una delle aree geografiche con il più alto numero di porti al mondo. Di questi, circa 850 (vedi punto 5.1) rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, ossia tutti i porti che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento.

La direttiva mira a migliorare il coordinamento della sicurezza nelle aree portuali che non sono disciplinate dal regolamento e a fare in modo che il miglioramento della sicurezza nei porti si accompagni alle misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento. Mentre l'attuazione di misure di sicurezza a livello dell'impianto portuale grava principalmente sui gestori degli impianti⁴, l'applicazione di idonee misure di sicurezza a livello portuale vincola in via prioritaria l'autorità portuale⁵ e tutti i servizi preposti al mantenimento dell'ordine pubblico e all'attuazione di misure di sicurezza nella zona portuale (aree pubbliche e operative).

L'articolo 19 della direttiva prevede che la Commissione analizzi l'ottemperanza alla direttiva e l'efficacia delle misure adottate entro il 15 dicembre 2008 e in seguito ogni cinque anni.

¹ Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 2).

² 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).

³ L'Autorità di vigilanza EFTA provvede a verificare che l'Islanda e la Norvegia rispettino gli obblighi loro incombenti in virtù dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

⁴ Nella stragrande maggioranza dei casi i gestori degli impianti portuali sono operatori privati.

⁵ L'autorità di sicurezza del porto è designata dallo Stato membro a norma dell'articolo 5 della direttiva.

La prima relazione è stata adottata il 20 gennaio 2009⁶, la seconda il 18 novembre 2013⁷ e la terza il 25 aprile 2019⁸. Questa quarta relazione illustra i provvedimenti adottati per favorire l'applicazione di misure di sicurezza portuale uniformi in tutta l'Unione durante l'ultimo periodo di riferimento di cinque anni.

La presente relazione si basa:

- sugli scambi di informazioni con le autorità degli Stati membri incaricate della sicurezza marittima e con altre parti interessate;
- sull'esito delle numerose ispezioni condotte dalla Commissione nell'ambito della sicurezza portuale al fine di controllare l'attuazione della direttiva durante il periodo di riferimento;
- sul dialogo costante tra le autorità nazionali e i vari operatori del settore marittimo e portuale.

La relazione richiama l'attenzione sui progressi compiuti, su alcune difficoltà incontrate nel raggiungimento dei risultati auspicati, nonché sull'impatto generale dell'attuazione della direttiva.

2. CONCLUSIONI DELLA PRIMA, DELLA SECONDA RELAZIONE E DELLA TERZA RELAZIONE

Nella **prima relazione**, elaborata nel 2008 dalla Commissione e volta a un'iniziale analisi dell'ottemperanza alla direttiva (conformemente al suo articolo 19) e dell'efficacia delle misure adottate, si sottolineava che, sebbene la direttiva fosse stata adottata in prima lettura e approvata con un largo sostegno del Parlamento europeo e all'unanimità in sede di Consiglio, gli Stati membri l'avevano recepita con un ritardo significativo. Di conseguenza erano stati avviati procedimenti di infrazione, due dei quali si erano conclusi con sentenze per inadempimento⁹.

Al termine di questo periodo di valutazione, le disposizioni della direttiva erano state integrate nel diritto interno della maggior parte degli Stati membri. Purtroppo la loro applicazione pratica incontrava ancora difficoltà di tipo organizzativo e funzionale a livello dei porti, in quanto le amministrazioni locali non disponevano ancora di tutti gli elementi necessari per proseguire nell'attuazione pratica della direttiva. La principale difficoltà riguardava la definizione del perimetro del porto in relazione alla sicurezza.

La **seconda relazione** (riguardante gli anni 2009-2013) indicava che erano stati compiuti notevoli progressi, ma che le misure necessarie per giungere a una completa attuazione di tutte le disposizioni della direttiva restavano ancora da migliorare nella maggior parte degli Stati membri. Il livello di sicurezza dei porti europei aveva registrato un miglioramento e l'azione combinata dell'applicazione del regolamento e dell'attuazione della direttiva aveva

⁶ COM(2009) 2 def.

⁷ COM(2013) 792 final.

⁸ COM(2019) 191 final.

⁹ Causa C-464/08, Commissione delle Comunità europee/Repubblica di Estonia del 3 settembre 2009 e causa C-527/08, Commissione delle Comunità europee/Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord del 3 settembre 2009.

permesso di sviluppare un quadro credibile per prevenire le minacce alla sicurezza dei porti e ottenere un'adeguata protezione delle attività marittime e portuali.

L'introduzione delle misure di sicurezza aveva spesso condotto a rivedere l'organizzazione dei porti, ad esempio per quanto riguarda la circolazione e l'immagazzinamento delle merci, il controllo dell'accesso alle varie parti del porto o la definizione delle aree riservate. Queste misure si erano rivelate un prezioso strumento per migliorare l'efficienza delle attività portuali in un contesto altamente competitivo.

Nella **terza relazione** (relativa agli anni 2014-2018) si concludeva che erano stati compiuti ulteriori notevoli progressi, ma che in alcuni Stati membri non erano state pienamente attuate tutte le misure di sicurezza, conformemente alle disposizioni degli allegati I e II della direttiva, e che erano necessari ulteriori miglioramenti.

3. MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E DI CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE A PARTIRE DAL PERIODO DI VALUTAZIONE PRECEDENTE

Conformemente al principio di sussidiarietà, la direttiva prevede che gli Stati membri determinino autonomamente i confini di ciascun porto, lasciando ai porti la libertà di decidere se applicare le sue disposizioni anche alle aree adiacenti. Gli Stati membri dovrebbero inoltre assicurare la corretta elaborazione delle valutazioni e dei piani di sicurezza portuale. Ciononostante durante il periodo di valutazione alcuni porti non erano ancora in grado di conformarsi ai requisiti della direttiva, in particolare quelli relativi alla determinazione dei confini volte al miglioramento della sicurezza.

Durante il periodo 2019/2023, la Commissione ha adottato specifiche iniziative di sostegno agli Stati membri, abbinate a un corposo programma di attività di controllo che è stato attuato attraverso un elevato numero di ispezioni.

Tali attività e iniziative di controllo si sono concentrate sui seguenti ambiti principali:

- mantenimento di un sistema d'informazione periodica sull'attuazione e sui risultati dei piani d'azione degli Stati membri al fine di garantire l'attuazione pratica della direttiva;
- esecuzione di 80 ispezioni nel periodo 2019-2023 al fine di controllare l'attuazione della direttiva in conformità al regolamento (CE) n. 324/2008¹⁰, come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/462 della Commissione, con 30 ispezioni delle amministrazioni nazionali e 50 ispezioni dei porti;
- raccolta e diffusione delle migliori prassi nell'ambito del comitato MARSEC.

Si noti che durante tutto il periodo in esame nel settore marittimo è aumentato l'uso delle tecnologie digitali, il che ha portato molti vantaggi, ma anche alcuni rischi connessi agli incidenti informatici. I sistemi di sicurezza stessi negli impianti portuali e nei porti possono

¹⁰ Regolamento (CE) n. 324/2008 della Commissione, del 9 aprile 2008, che stabilisce procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima, come modificato (GU L 98 del 10.4.2008, pag. 5).

fare sempre più affidamento sulle tecnologie digitali. Sebbene la normativa dell'UE in materia di sicurezza marittima sia incentrata sulla sicurezza fisica, essa fornisce un quadro utile per valutare i casi in cui le misure di gestione dei rischi di cibersicurezza potrebbero essere le più adeguate. Alcuni porti potrebbero già essere interessati dai requisiti di cibersicurezza posti in essere dalla direttiva NIS¹¹ e un numero maggiore di porti sarebbe interessato dalla successiva direttiva NIS 2¹².

Il regolamento (CE) n. 725/2004 stabilisce che le valutazioni della sicurezza degli impianti portuali devono tenere conto della sicurezza delle reti e dei sistemi informatici. L'articolo 4 della direttiva stabilisce che le misure di sicurezza portuale debbano essere strettamente coordinate con le misure adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004. Pertanto, se la cibersicurezza è stata valutata come un aspetto importante per uno o più impianti portuali di un porto, ciò dovrebbe riflettersi nella valutazione e nel piano di sicurezza del porto. Le ispezioni della Commissione possono pertanto includere la cibersicurezza nella valutazione della conformità all'intero corpus legislativo in materia di sicurezza marittima.

4. CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA

4.1. Controllo dei piani d'azione per il completamento dell'attuazione pratica della direttiva

La Commissione dispone dal 2009 di un sistema che le consente di ricevere regolarmente dagli Stati membri informazioni sull'attuazione della direttiva. È in atto un dialogo costante con le autorità degli Stati membri per ottenere su base regolare informazioni affidabili sul grado di esecuzione delle valutazioni e di adozione dei piani di sicurezza dei porti. Inoltre le relazioni annuali di controllo trasmesse dagli Stati membri alla Commissione sono alla base dell'attività di controllo svolta dai servizi della Commissione in merito allo stato delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti. Le informazioni ricevute nel periodo 2019-2023 sono state in generale complete e hanno fornito alla Commissione una buona panoramica dell'attuazione della direttiva negli Stati membri. Ciò spesso rende il processo più agevole nella fase delle ispezioni, consentendo alla Commissione di individuare più facilmente le questioni irrisolte e di chiarirle con gli Stati membri.

4.2. Svolgimento di ispezioni da parte della Commissione per il controllo dell'attuazione della direttiva

Le procedure per lo svolgimento di ispezioni da parte della Commissione per il controllo dell'attuazione della direttiva sono eseguite conformemente al regolamento (CE) n. 324/2008, come modificato.

¹¹ Direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (abrogata dalla direttiva NIS 2 con effetto dal 18.10.2024).

¹² Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2).

Le ispezioni effettuate sia a livello delle amministrazioni nazionali sia direttamente su un campione di porti hanno rivelato che, sebbene il quadro giuridico generale per l'attuazione della direttiva sia stato generalmente applicato in modo corretto, permane una serie di problemi comuni ricorrenti, illustrati di seguito, per quanto riguarda l'attuazione corretta a livello dei porti degli Stati membri. Alcune gravi carenze ricorrenti riguardano il riesame tardivo delle valutazioni di sicurezza e dei piani di sicurezza dei porti, il che sembra indicare un certo livello di tensione nell'assegnazione delle risorse. Nel 2022, ad esempio, nel corso di 17 ispezioni sono state riscontrate 8 carenze relative a ritardi nel riesame delle valutazioni di sicurezza e dei piani di sicurezza dei porti. Sebbene si tratti di una carenza cui non dovrebbe essere difficile rimediare, il fatto che sia ricorrente indica un problema strutturale. Si può quindi affermare che l'attuazione della direttiva sia costantemente migliorata negli ultimi anni, anche se talvolta si riscontrano ancora carenze strutturali.

A titolo esemplificativo, nel periodo di riferimento è stato avviato un procedimento d'infrazione (cfr. paragrafo 4.3). In sede di ispezione dell'attuazione della direttiva 2005/65 sono ancora riscontrabili carenze strutturali, in particolare per quanto riguarda la fissazione dei confini dell'area portuale interessata dalle misure di sicurezza. L'obbligo di effettuare le valutazioni di sicurezza del porto, che costituisce una fase necessaria prima di fissare i confini dell'area portuale interessata dalle misure di sicurezza, non è sempre rispettato.

Ai fini della fissazione dei confini dell'area portuale interessata dalle misure di sicurezza, si è ricordato agli Stati membri di prestare particolare attenzione alla corretta definizione delle zone portuali pertinenti per la sicurezza del porto, come previsto dall'allegato I della direttiva. Se l'autorità di sicurezza del porto competente definisce il perimetro di un porto come coincidente con il perimetro di un impianto portuale, devono essere rispettati anche alcuni obblighi della direttiva. La decisione stessa deve basarsi su una valutazione di sicurezza del porto e lo Stato membro deve nominare un agente di sicurezza del porto per ciascun porto. Gli Stati membri devono tenere conto di tutti questi obblighi nell'attuazione della direttiva 2005/65. Per quanto riguarda i confini del porto, gli orientamenti dello studio TAPS II sul miglioramento della sicurezza portuale — che sono stati distribuiti e condivisi con gli Stati membri — mantengono in pieno la loro utilità.

Il riesame delle valutazioni di sicurezza e dei piani di sicurezza dei porti continua a essere motivo di notevole preoccupazione. Conformemente all'articolo 10 della direttiva, gli Stati membri assicurano che le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza dei porti siano riveduti ove opportuno e in ogni caso almeno una volta ogni cinque anni. Le ispezioni hanno rivelato che questo riesame con cadenza quinquennale non è ancora effettuato ovunque. Modifiche riguardanti gli impianti portuali non hanno condotto a un riesame delle valutazioni di sicurezza e dei piani di sicurezza dei porti. In diversi casi il termine di cinque anni non è stato rispettato. Questo tipo di carenza è stato riscontrato in 13 Stati membri nel periodo 2019-2023.

Inoltre le ispezioni condotte dalla Commissione nei porti degli Stati membri hanno messo in luce le difficoltà che alcuni porti incontrano nell'avviare il riesame quinquennale delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti. La difficoltà principale è rappresentata dal gran numero di autorità e soggetti coinvolti nel processo di revisione e approvazione. È pertanto necessaria una pianificazione largamente anticipata rispetto alla scadenza dei cinque anni. Alcuni Stati membri non hanno tuttavia garantito un'adeguata supervisione dei piani di sicurezza dei porti e della loro attuazione. Alcune carenze riguardano infine la necessità di

tenere considerazione tutti i requisiti nell'esecuzione della valutazione di sicurezza del porto o l'esistenza di discrepanze tra le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza dei porti.

4.3. Procedimenti d'infrazione

La diminuzione del numero di procedimenti d'infrazione è un buon indicatore dei miglioramenti nell'attuazione.

Come sottolineato nella seconda relazione, dal 2009 al 2013 è stato necessario avviare cinque procedimenti d'infrazione; tre procedimenti riguardavano ritardi nel recepimento della direttiva a livello degli Stati membri, mentre gli altri due si riferivano al recepimento non corretto riscontrato nel corso delle ispezioni.

Tra il 2014 e il 2018 è stato avviato un solo procedimento d'infrazione relativo al recepimento non corretto della direttiva: il 6 aprile 2017 la Corte di giustizia dell'Unione europea ha pronunciato la sentenza nella causa C-58/16. Per una serie di porti il Land tedesco Renania settentrionale-Vestfalia non era riuscito a definire i confini, ad approvare le valutazioni e i piani di sicurezza dei porti e a nominare gli agenti di sicurezza dei porti. All'inizio del 2018 la Germania ha confermato di essere conforme alla sentenza della Corte e che tutti i porti della Renania settentrionale-Vestfalia erano in quel momento conformi al disposto della direttiva.

Tra il 2019 e il 2023 è stato avviato un procedimento d'infrazione nei confronti della Svezia per il mancato adempimento degli obblighi derivanti dalla normativa dell'UE in materia di sicurezza marittima, compresa la direttiva. Il procedimento relativo a tale infrazione non si è ancora concluso.

5. ASPETTI PARTICOLARI DERIVANTI DALLE VALUTAZIONI

5.1. Massa critica dei porti soggetti ai requisiti dell'attuazione pratica della direttiva

Le ispezioni effettuate dal 2019 al 2023 hanno confermato che la direttiva è particolarmente utile per i porti di medie e grandi dimensioni, in cui il coordinamento delle misure di sicurezza in tutta l'area portuale e da parte dei diversi soggetti competenti costituisce un elemento importante che la direttiva, se applicata correttamente, dovrebbe apportare. Le ispezioni hanno inoltre evidenziato che l'attuazione della direttiva può essere più difficile nei porti piccoli.

Come indicato nella precedente relazione, si noti che la direttiva si applica a tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 (articolo 2, paragrafo 2) e che gli Stati membri hanno l'obbligo di garantire lo stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti e quelle adottate in applicazione del regolamento (articoli 4 e 7). La direttiva prevede che gli Stati membri determinino i confini di ogni singolo porto e possano liberamente decidere se applicare la direttiva alle aree adiacenti ai porti, se queste hanno un impatto sulla sicurezza del porto in questione.

Pertanto, al fine di garantire un'introduzione equilibrata di misure utili conformemente al principio di proporzionalità, i colegislatori hanno deciso che, ove i confini di un impianto portuale ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004 inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del regolamento prevalgano su quelle della direttiva.

Gli Stati membri hanno fatto ampiamente ricorso a tale disposizione nei porti comprendenti un solo impianto portuale a norma del regolamento. In base alla valutazione della sicurezza del porto, il perimetro di quest'ultimo è stato molto spesso (ma non sempre) definito come coincidente con il perimetro dell'impianto portuale. Pertanto, degli 859 porti che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento, 389 sono stati ritenuti rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva, ossia il 45,3 % dei porti dell'Unione europea. Questa situazione è stata riscontrata in particolare negli Stati membri caratterizzati dalla presenza di piccoli porti disseminati lungo il litorale o nelle isole¹³.

La Commissione ha riscontrato una serie di problemi relativi all'attuazione dell'articolo 2, paragrafo 4, tra il 2019 e il 2023. Le motivazioni per l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4, dovrebbero essere chiaramente dimostrate e documentate caso per caso, a seguito di un'adeguata valutazione della sicurezza del porto. Il rispetto di tale obbligo è stato talvolta ritenuto carente.

5.2. Conoscenza delle minacce e sensibilizzazione degli operatori

La direttiva ha offerto la possibilità di istituire commissioni per la sicurezza del porto incaricate di fornire consulenza pratica (considerando 9). Negli Stati membri che hanno costituito questo tipo di struttura la commissione è solitamente composta da rappresentanti locali delle amministrazioni preposte alla sicurezza (servizi di polizia, guardacoste, affari marittimi, dogane, ecc.) e anche, nella maggioranza dei casi, da operatori privati attivi nel porto. Gli indispensabili scambi di informazioni trovano pertanto in tali strutture una sede idonea per diffondere la conoscenza delle eventuali minacce e favorire la sensibilizzazione di tutte le parti interessate. Le ispezioni della Commissione hanno rivelato che l'esistenza di comitati per la sicurezza del porto migliora notevolmente il coordinamento tra i soggetti interessati.

L'azione di sensibilizzazione riguardo alla protezione dei porti rientra nella politica generale di sicurezza, che tutto il personale del porto (quindi sia gli addetti delle imprese portuali, sia i dipendenti delle società esterne che partecipano all'attività portuale) così come i suoi vari utenti devono conoscere. Le attività di sensibilizzazione forniscono strumenti fondamentali per garantire un'efficace diffusione delle informazioni sulla necessità e sul contenuto delle misure di sicurezza. È importante che le misure di sicurezza siano percepite come un mezzo per favorire l'esercizio e l'ulteriore sviluppo delle attività economiche del porto. Le esercitazioni di addestramento sono un elemento essenziale della direttiva e dovrebbero essere utilizzate anche per sensibilizzare maggiormente in merito alla politica di sicurezza all'interno del porto.

¹³ Questi porti con un unico impianto portuale di cui all'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva rappresentano una percentuale significativa dei porti in Finlandia (48/64, pari al 75 %), Svezia (112/156, pari al 72 %), Grecia (82/123, pari al 67 %) e Danimarca (37/71, pari al 52 %).

5.3. Controllo e supervisione dei piani di sicurezza portuale

In conformità all'articolo 13 della direttiva, le ispezioni condotte dagli Stati membri devono garantire un controllo adeguato e periodico dei piani di sicurezza dei porti e della loro attuazione. Si tratta di un aspetto cruciale che non riceve ancora adeguata attenzione in tutti gli Stati membri, soprattutto a causa dello scostamento tra gli obiettivi fissati e le risorse necessarie all'esecuzione di tali controlli.

Le relazioni delle ispezioni garantiscono alle autorità nazionali una base per fornire consulenza e assistenza alle autorità portuali competenti al fine di rimediare alle inadempienze riscontrate. Tale prassi deve essere incentivata e ulteriormente sviluppata. In effetti è importante anche che l'organismo ispettivo provveda a verificare che siano state messe in atto misure correttive per porre rimedio alle carenze individuate. Tuttavia ancora oggi alcuni Stati membri non effettuano sistematicamente questa verifica di conformità con regolarità e in modo appropriato. La Commissione ha rilevato tale carenza in sei Stati membri nel periodo 2019-2023. È importante che le risorse umane o finanziarie destinate a queste attività di controllo siano predisposte quanto prima.

La supervisione dei piani di sicurezza dei porti può inoltre consentire agli Stati membri di coordinare meglio l'attuazione della direttiva con altre misure volte a proteggere le infrastrutture portuali. Un esempio in tal senso, osservato nel corso delle ispezioni della Commissione, è il lavoro svolto dagli Stati membri per proteggere le infrastrutture critiche in modo più orizzontale, in particolare con la direttiva sulla resilienza dei soggetti critici¹⁴ o la "direttiva NIS 2". Ciò può consentire in particolare agli Stati membri e ai porti di utilizzare le strutture organizzative esistenti, quali la condivisione delle informazioni o le strutture di segnalazione degli incidenti, per affrontare la questione della sicurezza in una prospettiva più ampia.

6. CONCLUSIONE

La valutazione dell'attuazione della direttiva 2005/65/CE ha evidenziato che negli ultimi cinque anni sono stati compiuti notevoli progressi. Tuttavia sono ancora necessari ulteriori miglioramenti in alcuni settori e in alcuni Stati membri. Ciò vale in particolare per le misure di sicurezza individuate e prescritte nell'allegato I (Valutazione di sicurezza del porto) e nell'allegato II (Piano di sicurezza del porto) della direttiva.

Un esempio di grave carenza legata all'allegato I è la mancanza di una corretta definizione dei confini dell'area portuale interessata dalle misure di sicurezza, mentre, in relazione a entrambi gli allegati, si registra un numero piuttosto elevato di casi di riesame tardivo delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti. Si tratta di strumenti che dovrebbero essere riveduti almeno una volta ogni cinque anni, ma questo non avviene ovunque in modo sistematico. Ciò è dovuto principalmente al gran numero di autorità competenti coinvolte nel processo di riesame e di approvazione.

¹⁴ Direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE del Consiglio (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 164).

La presente relazione evidenzia tuttavia progressi generali positivi negli ultimi anni per quanto riguarda il livello di coordinamento della sicurezza tra le amministrazioni locali, gli operatori portuali e gli organismi pubblici preposti all'applicazione della legge.

Inoltre, nonostante la pandemia di COVID-19, il ricorso a metodi di ispezione alternativi ha consentito, per quanto possibile, la continuità. È stato pertanto possibile effettuare un gran numero di ispezioni nell'ambito della sicurezza portuale, contribuendo così in modo significativo al conseguimento e al mantenimento del livello elevato di sicurezza dei porti. I risultati delle ispezioni continuano inoltre ad essere oggetto di scambi regolari tra gli Stati membri attraverso il comitato MARSEC, con particolare attenzione allo scambio delle migliori prassi.

La Commissione ha individuato la necessità di elaborare orientamenti per chiarire i requisiti normativi in materia di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi utilizzati dai porti e dagli impianti portuali, conformemente al regolamento (CE) n. 725/2004, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali e alla direttiva 2005/65/CE, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti. Esistono già materiali di orientamento sulla cibersicurezza nel settore marittimo, ma la necessità di concentrarsi sulle misure e sui meccanismi di cibersicurezza definiti nella vigente normativa dell'UE in materia di sicurezza marittima è stata considerata una priorità per il prossimo periodo di valutazione.

Il regolamento e la direttiva rimangono elementi fondamentali per la protezione dei porti dell'UE e pertanto contribuiscono direttamente al conseguimento degli obiettivi dell'Unione della sicurezza. La direttiva mostra come infrastrutture complesse ed eterogenee possano essere protette attraverso singole valutazioni dei porti locali e dei relativi piani sulla base di un approccio comune e attraverso la promozione del coordinamento e della comunicazione tra un elevato numero di soggetti interessati. La Commissione ritiene, nel complesso, che tale quadro risponda alle aspettative e che la direttiva 2005/65 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti non richieda attualmente modifiche.

La Commissione continuerà a lavorare con gli Stati membri per migliorare l'attuazione della direttiva, con l'obiettivo comune di garantire una migliore protezione dei porti dell'UE, e vigilare sulla sua corretta applicazione.