

16 dicembre 2013

L'attuale crisi economica e finanziaria sta fortemente ostacolando la capacità dell'UE di mantenere la sua competitività in numerosi settori fondamentali. Il trasbordo marittimo, a causa del suo carattere globalizzato e volatile, è tra i settori più colpiti.

Inoltre, le condizioni commerciali favorevoli nei porti dell'Africa settentrionale stanno aggravando notevolmente il rischio di marginalizzazione dei porti europei, specialmente i porti del Mediterraneo che sono geograficamente più esposti alla concorrenza dei porti extra UE. Una percentuale significativa delle merci che entrano oggi nell'UE è trasbordata attraverso porti extra UE del Mediterraneo e si prevede che tale tendenza continuerà ad aumentare, in particolare alla luce del recente costante aumento delle dimensioni delle navi. La sicurezza della fornitura di merci nei paesi dell'UE è inoltre messa a rischio dalla pericolosa dipendenza da porti nodali extra UE.

Per tale motivo è necessario migliorare il livello complessivo dei porti dell'UE di modo che corrisponda a quello dei porti extra UE mediante la creazione di «zone economiche speciali», che si sono dimostrate lo strumento più efficace per sostenere i porti di trasbordo extra UE e la logistica e le aree industriali connesse.

Tale iniziativa, attuata al di fuori dell'UE, ha aumentato la competitività, ha creato vantaggi fiscali per le società attratte da minori oneri amministrativi, ha rafforzato il contesto aziendale e creato posti di lavoro attraendo gli investimenti esteri per le attività innovative e tecnologicamente avanzate.

Come dichiarato nella risposta congiunta del commissario Rehn a nome della Commissione dell'11 dicembre 2012, le zone economiche speciali (ZES) possono essere istituite sul territorio degli Stati membri e le imprese ivi situate possono ricevere aiuti, per esempio nuovi investimenti, purché siano concessi in conformità delle norme dell'UE, comprese le norme in materia di aiuti di Stato.

1. Alla luce del fatto che la Commissione sta esaminando l'esperienza acquisita con l'uso

delle ZES, intende essa promuovere le ZES come strumento, fornendo consulenza agli Stati membri su come istituire le ZES sui loro territori?

2. Quali misure concrete intende la Commissione adottare al fine di porre fine alla marginalizzazione relativa al trasbordo? Mira la Commissione ad adottare iniziative in tal senso? Può essa fornire informazioni dettagliate su eventuali iniziative già adottate a tal scopo?

3. Concorda la Commissione sul fatto che istituire delle ZES nei centri di trasbordo del Mediterraneo avrebbe il duplice vantaggio di tutelare la catena di approvvigionamento europea e proteggere i posti di lavoro esistenti nei porti di trasbordo dell'UE, portando al contempo alla creazione di nuovi posti di lavoro nelle zone industriali e logistiche delle regioni che presentano tassi di disoccupazione elevati?

E-014146-13

*Interrogazione con richiesta di risposta scritta
alla Commissione*

Articolo 117 del regolamento

Pino Arlacchi (S&D) , Bogusław Liberadzki (S&D) , Vincenzo Iovine (S&D) , Victor Boştinaru (S&D) , Antonyia Parvanova (ALDE) , Knut Fleckenstein (S&D) , Marusya Lyubcheva (S&D) , Giommara Uggias (ALDE) , Nuno Teixeira (PPE) , Luis de Grandes Pascual (PPE) , Spyros Danellis (S&D)

[Risposta](#)

[[source:www.europarl.europa.eu](http://source.www.europarl.europa.eu)]