

A dicembre 2015 è stato raggiunto un approccio generale in seno al Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea. La Direttiva contiene prescrizioni specifiche in relazione ai valori di riduzione che gli Stati membri dovranno rispettare, ma anche indicazioni circa i programmi di controllo che dovranno essere adottati ai fini della limitazione delle emissioni di inquinanti. Sono anche stati previsti opportuni meccanismi di flessibilità per tener conto delle modifiche che potrebbero intervenire sia in termini di modalità di calcolo degli inventari delle emissioni sia in termini di inclusione di nuove sorgenti di emissione. Il Governo ha contribuito al negoziato con spirito costruttivo, ottenendo per l'Italia obiettivi di riduzione che pur essendo ambiziosi, determinando un elevato livello di ambizione in termini di protezione della salute dei cittadini, in base alle valutazioni tecniche fatte rimangono raggiungibili.

Infine, per quanto riguarda la salvaguardia del suolo, la Commissione ha confermato che prima di procedere con una nuova iniziativa legislativa in materia, è necessario avviare una discussione su tutte le principali tematiche indicate nella Strategia Tematica del Suolo, sia a livello tecnico che politico.

La Commissione, inoltre, prevede di realizzare una piattaforma web allo scopo di disporre di un quadro aggiornato e dettagliato delle politiche e delle misure di protezione del suolo a livello comunitario, utile per evitare duplicazioni e sovrapposizioni di norme. Pertanto, l'azione del Governo si è incentrata sulla partecipazione all'Expert Group on Soil, istituito dalla Commissione con componenti designati dai singoli Stati Membri, per essere sostenuta nel processo di preparazione della futura proposta legislativa sul tema e rispondere così agli impegni assunti con il settimo Programma d'Azione per l'Ambiente (7°PAA).

## 8.2 Le politiche sul clima

A seguito dell'adozione, da parte del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, del Quadro di riferimento al 2030 per il clima e l'energia, il Governo è stato impegnato nelle iniziative avviate dalla Commissione per la definizione degli atti normativi necessari per l'applicazione degli indirizzi politici espressi dal Consiglio europeo.

In particolare, al fine di non scoraggiare gli investimenti nelle tecnologie a basso contenuto di carbonio, il Governo ha sostenuto, nell'ambito della modifica del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU ETS), il rafforzamento del sistema anche attraverso l'istituzione di un meccanismo automatico stabilizzatore (c.d. Riserva stabilizzatrice del Mercato) del prezzo delle quote di CO<sub>2</sub>. Il Governo italiano, anche su indicazione del Parlamento (13<sup>a</sup> Commissione Senato, Doc.XVIII n.98, approvata il 14/10/2015), ha sostenuto l'entrata in funzione anticipata della riserva; tale previsione è parte del provvedimento.

Nel secondo semestre del 2015 la Presidenza di turno dell'Unione ha convocato un limitato numero incontri sulla proposta di revisione della Direttiva ETS (Direttiva 2003/87/CE) per il quarto periodo di trading (dal 2021 al 2030) presentata dalla Commissione Europea il 15 luglio 2015. Le riunioni sono state incentrate sulla presentazione della proposta da parte della Commissione e sull'analisi della valutazione di impatto. Il Governo italiano ha partecipato attivamente al fine di acquisire chiarimenti e dettagli tecnici sui vari elementi che compongono la proposta. Pertanto gli indirizzi del Parlamento di cui al Doc. XVIII n. 92 del 4 giugno 2015 del Senato e Doc. XVIII n. 24 dell'8 luglio 2015 della Camera saranno tenuti in considerazione nella successiva fase negoziale.

Riguardo alla metodologia per la ripartizione degli sforzi di riduzione delle emissioni nei settori non regolati dal sistema ETS (agricoltura, trasporti, civile), l'obiettivo è di approdare ad una metodologia che assicuri l'efficienza e l'equità. Il Governo ha partecipato a due consultazioni pubbliche relative ai settori c.d. "non-ETS" (la prima sulla revisione della Decisione Effort Sharing, la seconda sui settori agricoltura e foreste) al fine di indirizzare i contenuti della proposta legislativa attesa nella prima metà del 2016.

Nel quadro delle azioni messe in campo dall'UE contro gli effetti dei cambiamenti climatici, e a seguito dell'entrata in vigore nel 2015 della nuova normativa sui gas fluorurati ad effetto serra (Regolamento n. 517/2014), che introduce ulteriori restrizioni in materia di idrofluorocarburi (HFC), il Governo ha sostenuto la proposta di emendamento al Protocollo di Montreal per la riduzione della produzione e del consumo degli HFC con l'obiettivo di limitare, in modo significativo a livello globale, le emissioni derivanti dall'uso di questi potenti gas ad effetto serra.

Il Governo è stato altresì impegnato nella definizione e nell'attuazione della Strategia dell'Unione dell'Energia, che si prefigge la progressiva integrazione delle politiche energetiche, climatiche e per la competitività dell'Unione al fine di garantire energia sicura, sostenibile, competitiva e a prezzi ragionevoli per tutti i cittadini.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, da ricordare l'adozione delle due Decisioni di esecuzione concernenti le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per l'anno 2014 per i costruttori di autovetture (Decisione di esecuzione (UE) 2015/2251) e per i costruttori dei veicoli commerciali leggeri Decisione di esecuzione (UE) 2015/2250.

Per quanto riguarda la Conferenza di Parigi sul Clima, il Governo ha partecipato e contribuito ai negoziati internazionali per la definizione dell'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, adottato nella capitale francese il 12 dicembre 2015 dai rappresentanti di 195 Paesi aderenti alla Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici. Il risultato di Parigi può considerarsi soddisfacente poiché, come richiesto dal Parlamento (Doc. XVIII n. 92 del 4 giugno 2015), ha posto le basi per un rinnovato impegno globale alla lotta ai cambiamenti climatici laddove l'azione intrapresa dalla UE si configura come un importante contributo e non un impegno isolato.

L'Accordo, costituito da un testo di 29 articoli, ha quale obiettivo generale il contenimento dell'aumento della temperatura ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli pre-industriali e la prosecuzione degli sforzi affinché tale aumento sia limitato a 1.5°C. A tal fine, l'Accordo interviene su aree individuate come essenziali per la lotta ai cambiamenti climatici:

- *la mitigazione*, ovvero gli interventi per ridurre le emissioni di gas serra e rispettare gli impegni nazionali di riduzione che ogni Paese ha l'obbligo di fissare e comunicare al segretariato della Convenzione sui Cambiamenti Climatici ogni cinque anni. Ad oggi 188 Paesi hanno già comunicato impegni di riduzione delle emissioni con orizzonti temporali quinquennali o decennali;
- *l'adattamento*, ovvero gli interventi necessari affinché i territori possano resistere meglio ai cambiamenti climatici in atto. L'Accordo prevede l'obbligo per tutti i Paesi di attuare piani ed azioni di adattamento al fine di perseguire l'obiettivo globale di aumentare la resilienza e ridurre la vulnerabilità ai cambiamenti climatici;
- *la finanza per il clima*, strumento funzionale ad ottenere una trasformazione delle economie rendendo nel lungo periodo i flussi finanziari coerenti con la

- traiettorie di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra necessaria a perseguire l'obiettivo globale dei 2°C;
- *il trasferimento delle tecnologie*, quale visione condivisa di lungo termine che riconosca l'importanza di rafforzare lo sviluppo e il trasferimento di tecnologie per migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici e ridurre le emissioni di gas serra, la crescita economica e lo sviluppo sostenibile;
  - *il capacity building*, ovvero le azioni volte a rafforzare le competenze dei Paesi poveri nel perseguire soluzioni di sviluppo sostenibile. L'Accordo prevede l'istituzione di un organo per il coordinamento e il potenziamento delle attività di *capacity building*;
  - *il sistema per "rafforzare la trasparenza"* (monitoraggio, comunicazione e verifica) delle azioni di mitigazione e del supporto finanziario. Tale sistema è fondamentale al fine di monitorare i progressi realizzati nell'attuazione degli impegni nazionali e, quindi indirettamente, quelli realizzati nell'attuazione dell'obiettivo collettivo individuato dall'Accordo di Parigi.

### 8.3 Le politiche per lo sviluppo sostenibile e la biodiversità

Nel contesto dell'attuazione delle decisioni adottate nel 2012 alla Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile (Rio+20), il Governo ha partecipato attivamente ai processi da essa originati. In particolare, nel corso del 2015 ha preso parte alla seconda riunione del Foro Politico di Alto Livello sullo Sviluppo Sostenibile - svoltosi sotto l'egida ECOSOC (*Economic and Social Council - United Nations*) - e ha seguito tutto il processo negoziale intergovernativo per l'Agenda *post 2015*, il cui documento conclusivo, "Trasformare il pianeta: l'Agenda 2030 per lo sviluppo", è stato adottato a livello di Capi di Stato e di Governo in occasione del Summit ONU sullo Sviluppo Sostenibile (*New York, 25-27 settembre 2015*).

L'Italia, che durante il semestre di Presidenza del Consiglio dell'UE si è impegnata a far adottare il testo di Conclusioni del Consiglio "A *Transformative Agenda Post-2015*" (approvate in sede di Consiglio Affari Generali il 16 dicembre 2014), ha svolto un ruolo primario nel consolidamento delle posizioni negoziali all'interno del Consiglio dell'UE da rappresentare nel negoziato internazionale sull'Agenda *Post-2015*.

Sempre nell'ambito dei seguiti del lavoro svolto durante il Semestre di Presidenza e nell'ottica di valorizzare il nesso imprescindibile tra sviluppo sostenibile e lotta alla povertà, il Governo ha partecipato alla terza Conferenza delle Nazioni Unite sul finanziamento allo sviluppo (Addis Abeba, 13-16 luglio 2015), sostenendo l'importanza di sviluppare un'Agenda ambiziosa ed improntata alla sostenibilità in tutte le sue dimensioni – ambientale, economica e sociale – e confermando nuovamente il forte impegno di cooperazione nei confronti dei Piccoli Stati Insulari in via di sviluppo (SIDS – *Small Island Developing States*).

## CAPITOLO 9

### ENERGIA

Il Governo, per quanto concerne la realizzazione dell'Unione Energetica, in linea con le Risoluzioni delle Commissioni riunite della Camera VIII e X dell'8 luglio e delle Commissioni riunite X e XIII del Senato del 4 giugno 2015, si è impegnato per individuare un sistema di *governance* adeguato, efficiente e trasparente che lasci la necessaria flessibilità agli Stati membri assicurando, nel contempo, il raggiungimento dei target per il 2030 fissati dal Consiglio europeo di ottobre 2014. Nell'ambito, infatti, del processo di *governance*, che la Commissione ha inteso regolare con misure di *soft-law*, è stata data adeguata attenzione alla messa a punto dei *template* per la reportistica, all'individuazione degli indicatori necessari a valutare le performances degli Stati membri verso il raggiungimento degli obiettivi al 2030 ed al processo di semplificazione della reportistica (da attuare con provvedimenti legislativi) che dovrebbe portare alla redazione di un unico piano nazionale per l'energia e il clima con i necessari raccordi con i piani che riguardano i trasporti, l'agricoltura, la competitività e la ricerca. I Ministri UE di settore hanno adottato, l'8 giugno 2015, le conclusioni del Consiglio su "Attuazione della Unione per l'Energia: rafforzare i consumatori e attrarre investimenti nel settore dell'energia": tale documento, ampiamente negoziato nel gruppo esperti energia del Consiglio, risponde a tutte le richieste avanzate dalla delegazione italiana. Il primo rapporto della Commissione sullo Stato dell'Unione energetica e il documento di conclusioni sulla Governance dell'Unione stessa sono, invece, stati presentati e approvati dal Consiglio TTE-Sessione Energia del 26 novembre 2015. In quella stessa occasione è stato approvato l'orientamento generale del Consiglio sulla proposta di regolamento sull'etichettatura energetica: tale sviluppo è stato accolto con favore dalla delegazione italiana che, nel condividere un testo che assicura certezza del diritto e prevedibilità sia ai produttori che ai consumatori, ha sottolineato come un quadro cronologico chiaro del processo di introduzione e revisione delle etichette fosse fondamentale per l'industria per ottimizzare l'allocazione degli investimenti puntando su quelli per i prodotti a maggior efficienza energetica. Il testo approvato, attualmente all'esame del Parlamento europeo, è in linea con le raccomandazioni parlamentari di cui alla Risoluzione della 10<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup> Commissione del Senato, Doc. XVIII n.97, dell'8 ottobre 2015 e Commissioni della Camera VIII e X doc. XVIII n. 24 dell'8/7/2015.

Il Governo ha posto anche particolare attenzione sulle due proposte legislative (una per il gas e una per l'energia elettrica) attinenti al tema della sicurezza degli approvvigionamenti. Al riguardo la Commissione ha aperto una consultazione pubblica in vista della revisione del Regolamento sulla sicurezza delle forniture gas (Reg. 994/2010) cui il governo ha risposto, facendo rilevare il limite costituito dalle infrastrutture fisiche per l'importazione ed il fatto che solo un numero limitato di fornitori è concretamente in grado di utilizzarle, a discapito della necessaria liquidità dei mercati regionali. La revisione del Regolamento potrà costituire un'opportunità per tradurre il principio di solidarietà in azioni concrete che gli Stati membri possano mettere in atto facendo eventualmente ricorso anche a strumenti non di mercato, ai quali ad oggi si può ricorrere soltanto nel caso di dichiarata emergenza. Il Governo ritiene necessario indicare ex ante misure di solidarietà nei piani di emergenza regionali, stabiliti in base a analisi di rischio effettuate anche esse a livello regionale e tenendo conto della configurazione fisica delle reti gas.

Sul tema delle infrastrutture energetiche, il Governo ha sostenuto che l'obiettivo, fissato dal Consiglio europeo di ottobre 2014, del 10% di interconnessione elettrica al 2030 non deve tradursi in un obiettivo quantitativo unico per tutti gli Stati membri, che in ragione della loro diverse specificità geografiche e socio-economiche, potrebbe risultare ingiustificato. La quota del 10% di interconnessione rispetto alla capacità installata nazionale dovrebbe essere invece un termine di confronto per giudicare le carenze e i progressi che si registrano nelle regioni meno interconnesse con il mercato europeo, che sono state individuate dal Consiglio europeo, in particolare l'area del Baltico e la penisola iberica.

Il 2015 ha visto anche lo sviluppo del dibattito politico sull'attuazione della Strategia per la sicurezza energetica, nell'ambito del quale si è riscontrato un forte nesso tra il tema della sicurezza energetica e la Strategia per l'Unione energetica, le cui cinque dimensioni sono state indicate come strumento per aumentare la sicurezza. Da parte italiana è stato osservato che il limite costituito dalle infrastrutture fisiche per l'importazione ed il limitato numero di fornitori rende alcuni mercati regionali del gas ancora troppo poco liquidi. Tale situazione potrà cambiare solo nel lungo termine con il pieno sviluppo di un mercato globale del GNL. Si è poi fatta rilevare la necessità che l'UE orienti l'azione esterna e la politica di vicinato tenendo conto delle esigenze di diversificazione delle forniture, concentrandosi anche sui rapporti con Paesi extra UE con cui gli scambi nel settore energetico potranno intensificarsi grazie alle nuove opportunità offerte dal mercato globale del LNG. Infine è stato fatto osservare che, in materia di sicurezza energetica, non vi è una soluzione unica valida per tutte le circostanze e che pertanto ciascuno Stato membro dovrà poter costruire un suo mix ottimale di politiche.

## CAPITOLO 10

### TRASPORTI

#### 10.1 Trasporto aereo

L'attività del Governo, riguardante il settore del trasporto e della navigazione aerea, si è concentrata, nel corso dell'anno 2015, prevalentemente su alcuni temi di interesse strategico.

In particolare, si è dedicato buona parte dell'anno alla preparazione della c.d. Strategia per l'Aviazione per l'Europa, adottata solo ad inizio dicembre, che caratterizzerà l'attività negoziale delle istituzioni europee già a partire dai primi mesi del 2016. La Strategia riguarda una serie di misure, sia esterne che interne all'Unione che ad una prima analisi non sembrano presentare particolari criticità per gli interessi dell'Italia, ma che preannunciano l'adozione di una serie di atti (in particolare la revisione del Regolamento n. 868/2004 e linee guida per la interpretazione delle disposizioni relative a Proprietà e Controllo dei vettori UE) che impegneranno il Governo ad un attento monitoraggio, al fine di assicurare che le misure in argomento non confliggano con gli interessi del principale vettore nazionale.

Per quanto concerne la dimensione interna, la Strategia affronta il problema della congestione nei cieli e negli aeroporti e sottolinea l'esigenza di procedere nei negoziati Cielo Unico Europeo II plus e bande orarie (entrambi bloccati dalla annosa questione Gibilterra), onde superare gli ostacoli alla crescita e assicurare maggiore efficienza per l'uso delle infrastrutture esistenti, in particolare per il migliore utilizzo degli aeroporti regionali. La Strategia prevede il monitoraggio della connettività europea, al fine di individuare possibili carenze della rete e promuovere gli investimenti per innovazione, soprattutto mediante il potenziale offerto dal programma Sesar.

Si fa presente che la disputa fra Spagna e Regno Unito, circa la sovranità territoriale sull'area in cui sorge l'aeroporto di Gibilterra, ha bloccato la prosecuzione di negoziati pendenti (Regolamento diritti passeggeri, Regolamento slot, Regolamento SES II plus). Non è stato pertanto possibile finalizzare l'orientamento generale sul Regolamento volto a modificare il Regolamento (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, ed il Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli. Ulteriori approfondimenti si ritengono necessari in merito ad alcune rilevanti problematiche rimaste irrisolte (in primis: soglie per la compensazione, risarcimento in caso di voli in coincidenza, circostanze straordinarie e carenze impreviste di sicurezza).

La Strategia per l'Aviazione individua inoltre la necessità che la crescita futura sia improntata al raggiungimento del massimo livello di *safety* e *security*, a norme ambientali adeguate, alla dimensione sociale e ad una solida protezione dei diritti dei passeggeri. Si prevede in tale ambito un aggiornamento delle norme sulla *Safety* per una maggiore efficacia ed efficienza del quadro regolatorio. Le norme ambientali deriveranno dal negoziato ICAO 2016.

Per quanto riguarda le prossime elezioni del Consiglio ICAO (Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile / *International Civil Aviation Organization*) (2016-2019), si rappresenta che il Governo, in sede ECAC (Conferenza Europea dell'Aviazione Civile) ha sostenuto la candidatura della Turchia, le cui posizioni sono maggiormente in

linea con quelle italiane. Occorrerà comunque intraprendere iniziative che tengano conto delle spinte esercitate da un crescente numero di Paesi ECAC, aspiranti ad avere un ruolo all'interno del Consiglio ICAO.

## 10.2 Trasporto stradale

Nel settore dei trasporti stradali sono stati adottati numerosi provvedimenti in settori ritenuti dall'Italia prioritari. Si riportano di seguito quelli più significativi:

- la mobilità intelligente: Regolamento delegato (UE) 2015/962 relativo alla predisposizione nel territorio della UE di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- la riduzione dei consumi energetici e le emissioni di CO<sub>2</sub>: Direttiva 2015/719/UE che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale; Regolamento (UE) 2015/45 relativo alle tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dai veicoli commerciali leggeri; Regolamento (UE) 2015/96 concernente le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali ed alle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali;
- la sicurezza stradale: Direttiva 2015/413/UE in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale; Regolamento UE n. 2015/758 relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema e-call di bordo basato sul servizio 112; Direttiva 2015/653/UE che, tra le possibili limitazioni d'uso associate alla patente, introduce anche la limitazione alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo "alcolock" (dispositivo che inibisce la guida in stato di ebrezza);
- la sicurezza dei veicoli agricoli e forestali (Regolamento (UE) 2015/68 volto ad integrare le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali; Regolamento (UE) 2015/208/UE volto ad integrare i requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali; Regolamento (UE) 2015/504 relativo alle prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;
- la sicurezza generale: Regolamento (UE) 2015/166 volto ad integrare le prescrizioni di sicurezza generale con l'inclusione di procedure, metodi di valutazione e prescrizioni tecniche specifici; Regolamento (UE) 2015/562 inerente i requisiti per l'omologazione di talune categorie di veicoli a motore relativamente ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza; rettifica del Regolamento (CE) n. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati.

Nell'ambito dei provvedimenti volti a ridurre l'impatto del settore sull'ambiente, per i quali nel corso del 2015 sono proseguiti i negoziati, si ricorda:

- la proposta di Regolamento relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.  
Tale proposta, il cui negoziato è in corso nell'ambito dei triloghi informali, mira a ridurre i limiti di emissioni inquinanti nell'ambiente, secondo un calendario

che ne prevede l'applicazione a partire dal 2019. Il calendario applicativo proposto dalla Commissione rappresenta per il Governo italiano un giusto equilibrio tra le esigenze di miglioramento della qualità dell'aria ed i costi industriali di adeguamento alle nuove prescrizioni. Vengono, inoltre, introdotte le relative prescrizioni tecniche ed amministrative sull'omologazione di tali motori, nonché disposizioni in materia di sorveglianza del mercato da parte degli Stati membri. Il dossier è di interesse per l'industria di settore che dovrà adottare nuove soluzioni tecnologiche per ridurre le emissioni inquinanti. Nel 2016 proseguiranno i triloghi informali al fine di giungere all'approvazione della proposta.

- la proposta di Regolamento che emenda i regolamenti 715/2007/UE e 595/2009/UE sulla riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli ((COM) 2014 0012)).

L'esame della proposta si è focalizzato, in particolare, sull'opportunità di concedere alla Commissione il potere di adottare atti delegati su materie sensibili, in particolare laddove si prevede l'adozione di nuovi valori limite di emissione dei gas inquinanti degli autoveicoli. Nel 2016 proseguiranno i triloghi informali al fine di giungere all'approvazione della proposta.

### 10.3 Trasporto ferroviario

Come noto, in ambito Gruppo Trasporti Terrestri del Consiglio europeo sono in corso un insieme di proposte normative avanzate dalla Commissione europea che costituiscono il cosiddetto "quarto pacchetto ferroviario" che coinvolge tutti e 28 i Paesi dell'UE.

In particolare il c.d. IV Pacchetto ferroviario rappresenta un sistema integrato di norme che mira a migliorare sotto molti aspetti i servizi ferroviari dell'UE (accessibilità, efficienza, trasparenza, equità, non discriminazione, competitività, ma anche interoperabilità, sicurezza, certificazioni e procedure conformi etc.) realizzando il mercato unico del settore sia dal punto di vista tecnico (interoperabilità, sicurezza ferroviaria e regolamento agenzia europea) che politico (separazione contabile e trasparenza finanziaria del gestore, obblighi di servizio pubblico e liberalizzazione).

In tale contesto il Governo ha monitorato e seguito i lavori in sede europea del suddetto insieme di proposte normative che elencate qui di seguito si ripartiscono equamente fra norme del Pilastro TECNICO (le prime tre) e norme del Pilastro POLITICO o di mercato (dalla quarta alla sesta):

- Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla Sicurezza ferroviaria (rifusione);
- Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);
- Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, e che abroga il Regolamento (CE) n. 881/2004;
- Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 2012/34/EU del Parlamento Europeo e del Consiglio (il c.d. "III pacchetto ferroviario") del 21 novembre 2012 e che stabilisce uno Spazio Ferroviario Unico Europeo, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;

- Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;
- Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che abroga il Regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie.

I lavori, già avviati nel corso del 2014 durante il semestre di presidenza italiana, sul Pilastro tecnico sono proseguiti nel corso del primo semestre del 2015 con l'analisi dei documenti proposti dalla successiva Presidenza lettone. Nella fase conclusiva del "trilogo" con il Parlamento, il Consiglio e la Commissione europea e fino al Coreper del 30 giugno 2015, dove è stato raggiunto un generale accordo sui tre dossier presentati dalla Presidenza Lettone.

Nel corso del 2015 sono stati realizzati soddisfacenti progressi sul IV Pacchetto ferroviario. In particolare, grazie anche alle attività svolte nel corso del semestre di presidenza italiana, il 10 dicembre 2015 il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura su tutti e tre i progetti di direttive che costituiscono il c.d. "Pilastro tecnico". I lavori proseguiranno per il raggiungimento dell'accordo con il Parlamento europeo in seconda lettura. Più precisamente il "Pilastro tecnico" riguarda i tre dossier "recast":

- Direttiva Interoperabilità (norme atte ad autorizzare la messa sul mercato di nuovi componenti, sottosistemi e veicoli interoperabili, nonché le norme relative alla messa in servizio dei sottosistemi infrastrutturali),
- Direttiva Sicurezza (procedure e regole per la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie che operano nell'Unione e per l'autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura)
- Regolamento dell'ERA (relativo all'attività e responsabilità dell'ERA in funzione del nuovo schema ed assetto tecnico/giuridico della sicurezza, così come individuato dalle due direttive interoperabilità e sicurezza).

Tra i risultati di rilievo si segnala per l'Italia l'inclusione negli schemi normativi del "Pilastro tecnico" dei riferimenti ai componenti critici per la sicurezza e la tracciabilità nei processi di manutenzione, per garantire un sistema sicuro ed per individuare in modo chiaro le responsabilità dei vari soggetti interessati.

Nel proseguo dei lavori del Consiglio, la Presidenza Lussemburghese ha invece incentrato i suoi lavori più sul Pilastro politico, al fine di mantenere l'unitarietà del IV Pacchetto come sostenuto da alcuni stati, fra i quali l'Italia.

In merito al Pilastro politico si ricorda che, al Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2014, sotto Presidenza italiana, era stato approvato dai Ministri il primo "Progress Report" sul tale Pilastro, dopo due interi anni di Consiglio passati ad analizzare gli aspetti del Pilastro tecnico. In tale "Progress report", che rappresenta un documento di indirizzo dei lavori del Consiglio ma non una proposta di modifica testuale come invece è un "Approccio generale", si ritrovavano gli obiettivi prefissati dalle Camere e dal Governo italiano (apertura mercati, indipendenza del Gestore, trasparenza finanziaria e reciprocità). Pertanto la Presidenza italiana, sostenendo di fatto l'unitarietà del IV Pacchetto ferroviario, aveva chiesto alle successive Presidenze un ulteriore impulso su tale Pilastro che al suo interno racchiude quindi le seguenti proposte di modifica di:

- regolamento (CE) 1370/2007: sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale e locale di passeggeri anche mediante apposita previsione di gare per l'affidamento dei servizi pubblici;

- direttiva 2012/34/UE: che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, la liberalizzazione del mercato ferroviario, la trasparenza finanziaria e la separazione contabile del Gestore dell'infrastruttura da singole imprese ferroviarie;
- regolamento relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (il cui iter di fatto è stato concluso durante la Presidenza Italiana con l'approvazione del relativo "Approccio generale" di modifica condiviso all'unanimità da tutti gli Stati membri del Consiglio).

Sebbene l'approccio adottato dalla Presidenza lettone di dare priorità al "Pilastro tecnico" non può considerarsi pienamente in linea con quanto sostenuto dall'Italia circa l'unitarietà del IV Pacchetto, lo è sicuramente il fatto che si è comunque riusciti ad ottenere sia dalla Presidenza Lettone, con la predisposizione per il Pilastro di mercato un secondo Progress Report più dettagliato (discusso al Consiglio dell'8 giugno 2015), sia dalla più disponibile Presidenza Lussemburghese, con l'approvazione di un approccio generale (l'8 ottobre 2015), la conferma delle proposte sostenute dall'Italia circa l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e il rafforzamento della *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, l'accessibilità del materiale rotabile in presenza di gare per l'affidamento di obblighi di servizio pubblico, il mantenimento della reciprocità per gli stati che l'hanno adottata o la riduzione del periodo transitorio pre-liberalizzazione, la tutela degli investimenti ed investitori privati nel settore ferroviario, la salvaguardia dei progetti di partenariato pubblico-privato. Pertanto, i progressi realizzati sul "Pilastro politico" anche nel 2015 possono ritenersi fino ad ora soddisfacenti.

Infatti la Presidenza lussemburghese ha promosso il dibattito ed avanzato proposte di compromesso su tutti i punti controversi dei 2 dossier in discussione.

Per la proposta sugli obblighi di servizio pubblico – PSO – in particolare:

- accessibilità e disponibilità del materiale rotabile per le imprese ferroviarie nei casi di gare regionali per il trasporto pubblico locale,
- le clausole di salvaguardia sociali per i lavoratori del settore,
- i criteri per l'aggiudicazione diretta dei contratti di pubblico servizio;
- la clausola di reciprocità;

Per la proposta sulla *Governance*:

- le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura;
- la trasparenza finanziaria
- l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura;
- le strutture di coordinamento
- le regole di erogazione dei dividendi e di erogazione dei mutui ("a prezzi di mercato").

Ora le difficoltà per il 2016 sono rappresentate dalla necessità di trovare l'intesa con le altre Istituzioni europee, ed in particolare con il Parlamento europeo, al fine di giungere quanto prima ad una condivisione degli articolati, con proposte di compromesso accettabili da tutte le parti in causa, sui due dossier OSP (Obblighi di Servizio Pubblico) e *Governance*.

In sintesi le due proposte di modifica della Direttiva 2012/34/UE (*governance*) e del Regolamento 1370/2007 (PSO – *Public Service Obligations*) si pongono l'obiettivo di aprire i mercati ferroviari nazionali di trasporto passeggeri, rimuovendo le barriere ancora esistenti per il completamento dell'Area Unica Ferroviaria Europea, aumentando

la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari. Ciò al fine di accrescere la quota di mercato del trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto in seno all'Unione europea. Le due proposte sono così sintetizzabili:

- la proposta di nuova Direttiva mira all'apertura del mercato domestico del trasporto passeggeri e al rafforzamento della *governance* del gestore della rete e contiene articoli dedicati alle definizioni, al gestore dell'infrastruttura e agli aspetti relativi alle sue competenze e tutele, ai meccanismi di coordinamento, alla Rete europea dei gestori dell'infrastruttura;
- la proposta di Regolamento mira alla creazione di condizioni trasparenti e non discriminatorie per l'accesso di nuovi operatori: norme per definire il ricorso a procedure di gara pubblica o di affidamento diretto per i contratti di servizio pubblico.

Inoltre nel contesto delle attività svolte in ambito europeo si evidenziano:

- i lavori del Comitato RISC (*Railway Interoperability and Safety Committee*) che si riunisce tre volte l'anno e si occupa di questioni legate all'interoperabilità ed alla sicurezza ferroviaria, predisponendo e votando gli atti relativi principalmente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI).
- I lavori in ambito *Shift to Rail Joint Undertaking* (<http://www.shift2rail.org/>), ovvero l'impresa comune europea di cui al Reg. 642/2014 del 16/6/2014, il quale prevede un programma di lavoro di sette anni per un investimento complessivo di 920 milioni di EUR, destinato ad iniziative di ricerca ed innovazione nel settore dei trasporti ferroviari, in linea con i seguenti obiettivi: raddoppiare la capacità del sistema di trasporto ferroviario europeo, ridurre i costi del suo ciclo di vita del 50%, diminuire inaffidabilità e ritardi del 50%. Tale attività prevede il monitoraggio dei progetti da parte di rappresentanti delegati degli stati membri, ma ad oggi nessun progetto è ancora partito. Ad ogni modo per l'Italia partecipano le seguenti imprese: Ansaldo, come socio fondatore e co-finanziatore, e MerMec quale membro associato e co-finanziatore.

#### 10.4 Trasporto marittimo

Per il settore portuale, successivamente all'approvazione dell'approccio generale sulla proposta di Regolamento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti da parte del Consiglio dei Ministri Trasporti dell'8 ottobre 2014, i lavori sono proseguiti, nel corso del 2015, con l'esame delle richieste del Parlamento europeo. L'Italia è stata particolarmente attenta a preservare i punti più qualificati dell'approccio generale e quelli di particolare interesse per il nostro Paese, tra cui il tema della clausola sociale prevista come obbligatoria, per la sua incidenza negativa sulle procedure di affidamento del servizio di rimorchio nei porti nazionali. Tale attività proseguirà nel 2016.

Tra le altre attività svolte nell'ambito del Consiglio e a cui l'Italia ha partecipato regolarmente, si ricorda l'esame della proposta direttiva che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 2006/87/CE e successive modifiche.

In aggiunta ai lavori in corso nell'ambito del Consiglio, il Governo ha partecipato alle attività di cui al "Pacchetto Naiades 2 - Verso una navigazione interna di qualità" nell'ambito della piattaforma di implementazione "Platina 2".

Il “Pacchetto Naiades 2” (estensione del programma Naiades 2006-2013) è il secondo programma d’azione europeo volto a promuovere il trasporto merci sulle vie navigabili d’Europa, affinché il settore possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi della strategia Europea 2020 .

La piattaforma di implementazione Platina 2 supporta l’attuazione del pacchetto Naiades 2, contribuendo, in tal modo, alla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne come mezzo di trasporto sostenibile. Il progetto è finanziato dalla Commissione europea nell’ambito del 7° programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico. Il consorzio Platina 2 è composto da 12 partner provenienti da sette diversi Paesi europei. Il Governo ha inoltre partecipato ai lavori del Comitato COSS (Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell’inquinamento provocato dalle navi), presieduto dalla Commissione europea per l’elaborazione della normativa relativa ai rapporti con organismi riconosciuti di certificazione delle navi (implementazione dell’art. 14(1) del Regolamento n. 391/2009 riguardante criteri intesi a misurare l’efficacia delle prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell’inquinamento, ed i criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza dell’ambiente).

Sono state inviate alla Commissione UE, in adempimento degli obblighi previsti dal Regolamento CE 789/2004, l’elenco delle navi iscritte nei registri delle navi italiane provenienti da registri comunitari e l’elenco delle navi cancellate dai registri italiani per iscrizione nei registri comunitari relativi anni 2006-2014.

Il Governo ha, inoltre, partecipato al sistema comunitario di allerta rapido per prodotti pericolosi RAPEX ( *Rapid Alert System for non-food dangerous products*/ Sistema comunitario di allerta rapido per i prodotti pericolosi ), tramite il quale le Autorità nazionali degli Stati membri notificano alla Commissione europea i prodotti che rappresentano un rischio grave per la sicurezza dei consumatori.

Il Regolamento 1177/ 2010 è stato emanato dall’Unione europea per garantire ai cittadini, anche a mobilità ridotta, che viaggiano nei Paesi comunitari , per mare e per vie d’acqua interne, alcuni diritti per favorire la mobilità e la qualità dei servizi, impegnando gli Stati membri a istituire specifiche Autorità (chiamate NEB- *National Enforcement bodies*) responsabili della vigilanza sulla attuazione del Regolamento stesso, della gestione dei reclami e della erogazione delle sanzioni in caso di violazione.

Come è evidente, i due ambiti di applicazione sono differenti, ma hanno la medesima finalità: migliorare la qualità dei servizi offerti agli utenti dei collegamenti marittimi.

Con decreto legislativo 29 luglio 2015 n. 129 sono state emanate le norme recanti la quantificazione delle sanzioni e l’attribuzione alla Autorità per i trasporti della competenza ad applicare le citate sanzioni in caso di violazione del regolamento 1177, nonché l’individuazione della predetta Autorità quale *National enforcement body* ai sensi del regolamento stesso.

Occorre tuttavia ricordare che l’emanazione della citata normativa non ha risolto tutti i problemi legati alla attuazione piena ed effettiva del regolamento in questione.

A seguito della notifica , i competenti Servizi della Commissione europea hanno rilevato la mancata previsione di sanzioni per la violazione degli artt 13 e 19 del Regolamento 1177 (riguardanti norme di qualità dei servizi e rimborso biglietti per ritardi in arrivo).

La Politica marittima integrata si propone di definire un approccio più coerente alle questioni marittime, rafforzando il coordinamento tra i diversi settori interessati attraverso:

- questioni che non rientrano nell'ambito di un'unica politica settoriale, ad esempio "crescita blu" (crescita economica basata su diversi settori marittimi);

- questioni che richiedono il coordinamento di settori e interlocutori diversi, ad esempio le conoscenze oceanografiche.

A cinque anni dall'avvio della Politica marittima integrata dell'Unione, gli Stati membri e la Commissione hanno ribadito che un approccio dinamico e coordinato in materia di affari marittimi rafforza lo sviluppo dell'"Economia blu" dell'UE, garantendo al tempo stesso il buono stato ecologico dei mari e degli oceani.

Ha altresì partecipato alla consultazione pubblica sulla "*Governance* degli Oceani", lanciata il 4 giugno 2015 dal Commissario europeo Vella e terminata il 15 ottobre 2015. Scopo della Consultazione era analizzare la Politica marittima in un ambito più ampio, in quanto la nuova Commissione Europea, con il Commissario Vella, ha un preciso mandato: impegnarsi con gli USA, ma anche con partners bilaterali. La Consultazione, pertanto, è necessaria per individuare le azioni da adottare.

## CAPITOLO 11

### AGRICOLTURA E PESCA

#### 11.1 Agricoltura

A seguito dell'entrata in vigore dei regolamenti di riforma della Politica agricola comune (PAC) per la programmazione 2014-2020, il Governo ha completato il quadro normativo di riferimento per l'applicazione del nuovo regime di pagamenti diretti che ha avuto avvio con la presentazione della domanda unica 2015. In merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante fissazione del tasso di adattamento dei pagamenti diretti di cui al regolamento (UE) n. 1306/2013 per l'anno civile 2015 (atto COM (2015) 141, è stato acquisito il parere favorevole della IX Commissione permanente del Senato espresso con la risoluzione sul Doc. XVIII n. 89, approvata nella seduta del 29 aprile 2015. L'esecutivo ha inoltre assicurato la partecipazione al processo di definizione della legislazione europea su questioni orizzontali all'interno dell'Organizzazione comune di mercato (OCM Unica) e al processo di semplificazione, soprattutto per gli aspetti gestionali e di controllo degli aiuti diretti ed agro-ambientali, per l'integrazione di filiera e ai fini della trasparenza dei mercati. Si è tenuta in debita considerazione gli impegni assunti in sede parlamentare nazionale, ed in particolare, le risoluzioni conclusive in Commissione agricoltura della Camera dei deputati n. 7-00373 del 16 ottobre 2014 e n. 8-00056 del 15 maggio 2014.

Con specifico riferimento al settore zootecnico, sono state attuate le misure eccezionali di sostegno del mercato avicolo in Italia, a seguito di alcuni casi di influenza aviaria ad alta patogenicità ed è stato gestito l'ammasso privato delle carni suine, a seguito della crisi di mercato. Per quanto concerne il comparto delle produzioni animali, nell'ambito del Programma sviluppo rurale nazionale (SRN Biodiversità), è stata approvata la misura sulla tutela della biodiversità animale, con decisione della Commissione europea C(2015) 8312, con l'obiettivo della salvaguardia e miglioramento delle popolazioni e razze animali di interesse zootecnico, con l'intento di accrescere la sanità e il benessere degli animali, di ridurre l'impatto ambientale e di migliorare il livello quali-quantitativo delle produzioni zootecniche nazionali. In ordine al nuovo regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio - che modifica le direttive 89/608/CEE, 90/425/CEE e 91/496/CEE - relativo alle condizioni zootecniche e genealogiche applicabili agli scambi commerciali e alle importazioni nell'Unione di animali riproduttori e del loro materiale germinale, è stato adottato un apposito piano di gestione degli allevamenti bovini iscritti al libro genealogico delle 5 razze italiane da carne, finalizzato al risanamento del virus responsabile della rinotracheite infettiva del bovino (IBR). L'adesione al piano permette all'allevatore di fare domanda per accedere al sostegno accoppiato della PAC. Relativamente alla etichettatura facoltativa delle carni bovine, in seguito alla soppressione del "Sistema di etichettatura facoltativo" e all'istituzione di una etichettatura facoltativa delle carni bovine semplificata da parte del regolamento (UE) n. 653/2014 recante la modifica al regolamento (CE) n. 1760/2000, è stato adottato un decreto ministeriale che permette di riportare in etichetta informazioni diverse da quelle obbligatorie e considerate ad alto valore aggiunto. Nel settore del miele è stata data attuazione alla direttiva 2014/63/UE.

Nel settore lattiero-caseario è stata assicurata la gestione della complessa fase di conclusione del regime delle quote latte, con particolare riferimento alle problematiche

legate al superamento della quota nazionale nell'ultima campagna 2014-15, anche attraverso la possibilità di rateizzare i prelievi dovuti per la campagna 2014/2015 e la definizione di norme più flessibili per le compensazioni di fine periodo. È stata inoltre data attuazione al programma europeo "Latte nelle scuole" e al regime temporaneo di aiuto all'ammasso privato per taluni formaggi, oltre agli aiuti diretti per la produzione lattiera, stabiliti a livello europeo, per far fronte alle relative crisi di mercato. Infine, il Governo ha difeso l'impianto normativo nazionale sul divieto di utilizzo di latte concentrato o in polvere nei prodotti lattiero-caseari, in riferimento alla procedura di infrazione pendente.

Quanto al settore cerealicolo e saccarifero, sono stati definiti i provvedimenti operativi, relativi agli impegni sottoscritti dall'Italia in ambito G20, sulla istituzione del sistema AMIS (*Agricultural Market Information System*) per rafforzare la collaborazione tra i maggiori Paesi produttori e definire la disponibilità di stock di cereali e di soia da inserire nei bilanci nazionali da notificare annualmente alla Commissione europea.

Per quanto riguarda il settore oleario sono stati presentati i Programmi di sostegno volti al miglioramento della qualità e della tracciabilità degli oli di oliva per il triennio 2015-2018, in attuazione della normativa europea, e il Governo si è impegnato in azioni a tutela della qualità e della corretta informazione ai consumatori. È stato inoltre definito un nuovo accordo internazionale dell'olio di oliva e delle olive da tavola in ambito COI e si è operato per la valorizzazione dell'eccellenza degli oli extravergini di oliva italiani e della consapevolezza dei consumatori.

Nell'ambito dello sviluppo rurale, l'attività si è concentrata sul supporto alle autorità di gestione regionali nella fase di chiusura della programmazione 2007-2013 e sull'impostazione dei Programmi di sviluppo rurale della nuova programmazione 2014-2020, anche in fase di negoziazione con la Commissione europea. Particolarmente impegnativo è stato il negoziato con la Commissione europea sul programma nazionale di sviluppo rurale, approvato con decisione (C2015) 8312 del 20 novembre 2015, per un importo complessivo di 2 miliardi e 100 milioni di euro, dedicati alle misure della gestione del rischio in agricoltura (circa 1 miliardo e 600 milioni di euro), delle infrastrutture irrigue (circa 300 milioni) e della biodiversità animale (circa 200 milioni).

In materia di agro-energie si è operato, secondo gli obiettivi stabiliti dalla direttiva sulle fonti rinnovabili n. 28/2009 e dal "pacchetto clima-energia 2030", per l'incremento dell'efficienza energetica nel settore primario e per la diffusione e la razionalizzazione delle fonti agricole rinnovabili, teso alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il Governo, inoltre, ha avviato l'iter di attuazione della direttiva relativa ai biocarburanti e al cambiamento indiretto di destinazione dei terreni (Direttiva ILUC – *Indirect land use change impacts of biofuels* – n. 1513/2015), con l'obiettivo principale di avviare la transizione dal consumo di biocarburanti convenzionali al consumo di biocarburanti che consentono una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (biocarburanti avanzati/di seconda generazione).

Per quanto riguarda l'applicazione del regolamento n. 525/2013, relativo ai meccanismi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni dal settore agricolo, il Governo ha lavorato alla definizione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e delle modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome (c.d. *Burden Sharing*) e si sono fornite informazioni relative al "Sistema nazionale in materia di politiche e misure e di proiezioni", stabilendo modalità e tempistiche relative alla raccolta delle informazioni in materia di cambiamenti climatici.

Nell'ambito del partenariato europeo per l'innovazione, "Produttività e sostenibilità dell'agricoltura" e degli strumenti previsti del regolamento 1303/2013, sono state

realizzate, d'intesa con la programmazione regionale, le attività volte alla promozione dell'innovazione in agricoltura, in coerenza con il piano strategico per l'innovazione e la ricerca nel settore agricolo alimentare e forestale.

A seguito dei negoziati coordinati dalla Presidenza italiana, è stata emanata la direttiva 2015/412/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2001/18/CE, relativa all'emissione deliberata nell'ambiente di organismi geneticamente modificati e che abroga la direttiva 90/220/CEE del Consiglio, inserendo due nuovi articoli (26 ter e 26 quater): l'articolo 26-ter, in corso di recepimento a livello nazionale, consente agli Stati membri la possibilità di limitare o vietare la coltivazione nel proprio territorio degli OGM autorizzati ai sensi del regolamento (CE) n. 1829/2003 o della stessa direttiva 2001/18/CE. L'articolo 26-quater della direttiva 2001/18/CE è invece relativo alle misure transitorie che disciplinano l'applicazione di limitazioni o del divieto per gli OGM autorizzati, in corso di autorizzazione o di rinnovo dell'autorizzazione prima del 2 aprile 2015. Tale articolo è stato già recepito a livello nazionale.

Per quanto concerne il recepimento della "direttiva nitrati", il decreto sugli effluenti - che modifica il precedente decreto ministeriale 7 aprile 2006, è stato notificato in Commissione europea il 15 luglio 2015 come norma tecnica, sulla quale la Commissione ha emesso un parere circostanziato, invitando il Governo italiano ad eliminare dal testo del decreto l'articolo relativo all'equiparazione del digestato ai concimi chimici. Si segnala inoltre che, in sede di Commissione europea, il Governo ha sostenuto la richiesta, avanzata da alcune Regioni, di deroga finalizzata all'innalzamento dei limiti di spandimento degli effluenti di allevamento nelle zone vulnerabili ai nitrati.

In merito al decreto legislativo n. 178 del 2014, attuativo del regolamento (CE) n. 2173/2005 e del regolamento (UE) n. 995/2010, è stato concluso l'iter istruttorio che ha portato alla firma del decreto ministeriale concernente i criteri secondo i quali il legno e i prodotti derivati oggetto di provvedimenti di confisca vanno conservati, a fini didattici o scientifici o distrutti o venduti mediante asta pubblica.

Il settore relativo ai prodotti di qualità ha rappresentato, anche per il 2015, uno dei settori prioritari di intervento. In particolare, il Governo ha partecipato alle riunioni presso la Commissione europea per l'adozione dei regolamenti delegati e di esecuzione del regolamento n. 1308/2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli - regolamento OCM unica, in materia di protezione delle DOP e delle IGP dei vini, con particolare riguardo alle norme procedurali e di etichettatura.

A livello di accordi bilaterali, regionali e plurilaterali, il Governo è stato impegnato in tutte le sedi internazionali in cui i prodotti di qualità italiani e le denominazioni registrate come indicazioni geografiche possono ricevere un riconoscimento, anche al fine di garantire la tutela da fenomeni di contraffazione e pirateria, proseguendo nell'attività di riconoscimento delle indicazioni geografiche e nel conseguente rafforzamento della protezione giuridica.

Nell'ambito dei prodotti agroalimentari a denominazione di origine, nel corso del 2015, l'Italia ha visto riconosciute 7 denominazioni (DOP/ IGP) e sono state registrate 15 modifiche dei disciplinari di produzione di denominazioni già esistenti. Con specifico riferimento al settore dei vini di qualità, sono state trasmesse alla Commissione europea, tramite il sistema informatico dedicato "E- Ambrosia", complessivamente 45 istanze di modifiche ai disciplinari dei vini DOP e IGP, attualmente in fase di esame presso la Commissione stessa.

E' stata inoltre avviata la predisposizione del decreto recante le condizioni d'utilizzo dell'indicazione facoltativa di qualità "prodotto di montagna", in attuazione del regolamento n. 1151/2012 e del regolamento delegato n. 665/2014. E' in fase di emanazione il decreto concernente criteri per il rilascio ai soggetti interessati