

Si è, inoltre contribuito, di concerto con la Protezione civile, alla realizzazione del progetto europeo di protezione civile FIRE 5, volto a formare e scambiare i funzionari che vengono incaricati di gestire in maniera internazionale le emergenze di protezione civile, incendi boschivi e terremoti in primo luogo.

Affari forestali internazionali

E' proseguita l'attività di coordinamento e contatto ufficiale presso la Commissione europea per il regolamento (CE) n. 2152/2003 *Forest Focus*. Si è inoltre coordinata la definizione ed attuazione nazionale del Piano di Azione sul FLEGT (*Forest Law Enforcement, Governance and Trade Action Plan*), del 2003, e dei regolamenti comunitari ad essi connessi, rappresentato al momento dal regolamento (CE) n. 2173/2005 relativo all'istituzione di un sistema di licenze FLEGT per le importazioni di legname nella Comunità europea e dal regolamento (CE) n. 1024/2008 recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 2173/2005 del Consiglio. Si è anche data attuazione al Piano di Azione forestale dell'Unione europea e, a tale riguardo, in particolare, si è contribuito alla redazione del Programma Quadro per il Settore Forestale (PQSF).

CONECOFOR rete per il controllo degli ecosistemi forestali, INFC (Inventario Nazionale delle foreste e dei serbatoi forestali di carbonio).

Per la nuova programmazione finanziaria 2007-2013 nell'ambito del regolamento (CE) n. 614/2007 (LIFE+), si è partecipato al progetto FutMon, (*Further Development and Implementation of a EU-level Forest Monitoring System*), mentre per il bando 2008 il Corpo forestale si è presentato come partner in tre progetti trans-nazionali: FACTS (*Forest biodiversity assessment across Europe: towards an integrated system for biodiversity monitoring*); ENVEUROPE (*Environmental quality and pressures assessment across Europe: the LTER network as an integrated and shared system for ecosystem monitoring*) e CEFES (*Assessment of Climate and Air Quality Change Effects on Forest Ecosystem Services in Europe*).

Nell'ambito del 6° Programma Quadro di Ricerca Scientifica e Tecnologica si è partecipato al Network di Eccellenza internazionale ALTER-Net (*A Long-term Biodiversity, Ecosystem and Awareness Research Network*), e nell'ambito del 7° Programma Quadro di

Ricerca Scientifica e Tecnologica al progetto di collaborazione internazionale SCALES (*Implications of land-use policy and conservation measures on the biodiversity across spatial and temporal scales*).

II.6. Pesca marittima e acquacoltura

Ambito comunitario

Il regolamento (CE) n. 2371/02 del Consiglio del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca, ha segnato una decisa svolta nella strategia e negli obiettivi della Politica comune della pesca.

La maggiore attenzione posta dalla Comunità europea sugli aspetti ambientali della pesca si accompagna ad una più marcata sensibilità per le questioni relative all'adeguamento dello sforzo di pesca alla situazione biologica degli *stocks* ittici nonché alla presa in considerazione della conseguente necessità di politiche di pesca sostenibili attuabili attraverso regimi gestionali più consoni al principio di responsabilità e realizzate con l'adozione di misure tecniche e di controllo più incisive.

In tale quadro, sono stati varati una serie di strumenti normativi alcuni dei quali hanno diretta incidenza sull'assetto gestionale della pesca italiana. Tra questi meritano una citazione particolare i seguenti:

- Fondo europeo per la pesca (FEP) per il periodo 2007-2013. Fin dall'anno 2006 il Governo segue l'attuazione dello strumento finanziario FEP, previsto dal regolamento (CE) 1198/06, in vigore dal primo gennaio del 2007 e con durata fino al 2013, che rappresenta il nuovo strumento di programmazione della pesca nell'ambito delle prospettive finanziarie dell'Unione europea. Il principio fondamentale del FEP è basato sul sostegno finanziario a favore dell'industria europea della pesca al fine di consentirne l'adeguamento alle nuove esigenze. Il Governo, ai sensi dell'art. 17 del regolamento FEP ed in coerenza con gli indirizzi strategici del PSN (Piano Strategico Nazionale), ha predisposto il Programma Operativo Nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura. La programmazione

FEP fa seguito ai precedenti cicli di programmazione denominati SFOP²⁹. Ai sensi dell'art. 24, par.1, lett. v) del citato regolamento di base del FEP è stato inoltre redatto il Piano di gestione, una misura centrale che andrà integrata con tutte le misure nazionali e regionali per ciascun sistema di pesca: strascico, circuizione, altri sistemi.

- Regolamento (CE) n. 1005/08 del Consiglio del 29 settembre 2008, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata. Con esso la Comunità intende contribuire non solo a garantire la sostenibilità biologica e la conservazione degli *stocks*, ma mira anche a migliorare la situazione dei pescatori comunitari rispetto alla concorrenza sleale dei prodotti illegali. Il Regolamento prevede un più marcato contrasto delle importazioni di prodotti illegali attraverso un controllo dell'intera catena di approvvigionamento (pesca, trasbordo, trasformazione, sbarco, commercializzazione).
- Regolamento (CE) n. 1006/08 del Consiglio del 29 settembre 2008 relativo alle autorizzazioni delle attività di pesca dei pescherecci comunitari al di fuori delle acque comunitarie ed all'accesso delle navi di Paesi terzi alle acque comunitarie. Il Regolamento stabilisce le norme generali e le condizioni applicabili alle domande di autorizzazione all'esercizio della pesca nelle acque soggette alla sovranità dei Paesi terzi con i quali la Comunità ha stipulato accordi di pesca.
- Regolamento (CE) n. 734/08 del Consiglio del 15 luglio 2008 relativo alla protezione degli eco-sistemi marini vulnerabili d'alto mare dagli effetti negativi degli attrezzi. Tale Regolamento è conforme alle Raccomandazioni formulate dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite sulla necessità di prendere con urgenza misure adeguate a difesa dell'ambiente marino e della bio-diversità.
- Regolamento (CE) n. 199/08 del Consiglio del 25 febbraio 2008, che istituisce un quadro comunitario per la raccolta e l'uso dei dati nel settore della pesca.

²⁹ SFOP 1994-1999: con le proposte di chiusura relative alla programmazione SFOP 1994-99 e alla misura Spadare, presentate dalla Commissione europea, rispettivamente nel luglio 2007 e nel luglio 2008 è terminato l'iter della programmazione SFOP 1994/99.

SFOP 2000-2006: Attualmente sono in corso gli adempimenti che il regolamento prevede fino al 2008, riguardanti la prosecuzione dell'attività di concessione, pagamento e valutazione dei progetti pregressi. Nell'ambito di tali adempimenti è stato approvato dal Comitato di sorveglianza dello SFOP il Rapporto annuale di esecuzione del DOCUP Pesca e del PON Pesca, nella seduta del 12 giugno 2008, seguito dal parere di conformità della Commissione europea del settembre 2008.

- Regolamento (CE) n. 1559/2007 del Consiglio del 17 dicembre 2007, con cui è stato istituito il piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.
- Regolamento (CE) n. 875/07 del 24 luglio 2007 relativo all'applicazione degli artt. 87 e 88 del Trattato CE agli aiuti *de minimis* nel settore della pesca, che è una importante innovazione per una strategia integrata del settore.
- Attuazione del regolamento (CE) n. 1967/2006 del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2847/1993 e che abroga il regolamento (CE) n. 1626/1994.

Ambito nazionale

Nel corso del 2008 sono stati discussi e approvati importanti provvedimenti per lo sviluppo del settore al fine di colmare taluni vuoti che si sono riscontrati negli anni passati.

In attuazione del d.lgs. n.154 del 26 maggio 2004 "Modernizzazione del settore Pesca e acquacoltura", il Piano triennale della pesca per il 2007/2009 del Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali, ha individuato i seguenti obiettivi: durabilità e sostenibilità delle risorse ittiche; sviluppo delle opportunità occupazionali; tutela del consumatore e valorizzazione della qualità delle produzioni ittiche; tutela della concorrenza e accesso ai mercati finanziari. A partire da tali obiettivi, il Piano triennale ha individuato gli strumenti di intervento a supporto dell'azione dell'Amministrazione centrale in favore del settore della pesca e dell'acquacoltura nazionale.

In linea con gli obiettivi di Governo, nuovo impulso è dato alle attività di ricerca applicata alla pesca e all'acquacoltura, con particolare riferimento alle esigenze di sostenibilità economica ed ambientale. Nel corso del prossimo triennio è prevista, pertanto, l'introduzione di tali nuovi strumenti in modo da offrire un concreto ed immediato supporto agli operatori del settore. La definizione e costruzione di un nuovo modello organizzativo della pesca nazionale individua nei programmi predisposti dalle associazioni professionali e sindacali, gli strumenti più appropriati per il perseguimento dell'obiettivo di ammodernamento e sostenibilità del settore. Un'ulteriore priorità del Piano va individuata nella necessità di adeguare il sistema di controllo delle attività di pesca al rispetto dei regolamenti comunitari e delle norme nazionali.

Pertanto, l'eliminazione della pesca illegale "IUU", (*Illegal Unregulated and Unreported*), non dichiarata e non regolamentata costituirà anche per l'Italia, una vera priorità.

Inoltre tra le priorità del Piano triennale, è individuata la necessità di adeguare il sistema di controllo delle attività di pesca al rispetto dei regolamenti comunitari e delle norme nazionali, attuata attraverso il decreto-legge n.59 dell'8 aprile 2008, convertito in legge con modificazioni dall'art. 1, comma 1, Legge 6 giugno 2008 n. 101.

Per quanto riguarda il Piano per l'anno 2008, tra le attività previste, anche la ricerca scientifica ha svolto il ruolo di protagonista quale supporto a tutti i programmi di carattere tecnico e commerciale.

In tal senso, è proseguita l'attività di coordinamento centrale al fine di mettere a punto metodologie standard coerenti con i regolamenti comunitari e di dati di base a supporto delle decisioni assunte. Per quanto concerne l'acquacoltura il programma si svolge sull'acquisizione di nuove conoscenze tecnico – scientifiche per studiare le relazioni tra pesca e acquacoltura per una gestione sostenibile delle risorse acquatiche, così come voluto nella decisione in sede Comitato Pesca COFI – FAO ed ADRIAMED, nonché per le attività in mare aperto. La pesca italiana, nella considerazione della necessità di individuare le iniziative e presentare nuove proposte, dovrà continuare ad adottare strumenti che consentono di elaborare progetti che si fondano su una rigorosa base conoscitiva e su aggiornamenti ed integrazioni. Tale attività coinvolgerà tutte le unità scientifiche estese sul territorio italiano che si interessano di ricerca scientifica nel settore ittico, in modo da coordinare i lavori e i risultati conseguiti per renderli coerenti con le esigenze comunitarie ed internazionali.

Un'altra importante attività ha riguardato l'attivazione di parte della misura del "Fermo di emergenza temporaneo della pesca per l'anno 2008" a valere sul regolamento (CE) n. 2007/875 della Commissione del 24 luglio 2007, riguardante gli aiuti *de minimis* al settore della pesca. L'interruzione temporanea dell'attività di pesca mira a garantire un migliore equilibrio tra le risorse biologiche e l'attività di pesca in una strategia complessiva sotto il profilo temporale e ambientale che prevede l'attuazione dell'interruzione tecnica dell'attività di pesca per le unità, abilitate al sistema di pesca a strascico, in periodi ed areali diversi al fine di una migliore tutela delle risorse biologiche e garantire il costante approvvigionamento dei mercati. Le conseguenti misure di accompagnamento sociale per i membri dell'equipaggio dei pescherecci nazionali interessati costituiscono, inoltre, l'unico effettivo ammortizzatore sociale esistente nel comparto pesca ed è fortemente atteso dagli operatori del settore.

Sempre con riferimento all'azione di rilievo comunitario svolta in ambito nazionale, vanno segnalate l'adozione del d.lgs. 4 agosto 2008 n.148 (S.O. alla G.U. 225 del 25 settembre 2008), che ha dato attuazione alla direttiva 2006/88/CE relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie; e l'emanazione del Decreto del Ministro delle Politiche agricole dell'8 gennaio 2008, che ha fissato i criteri di attuazione del Fondo di solidarietà nazionale della pesca e acquacoltura, disciplinato dall'art. 14 del d.lgs.154/2004, come modificato dal successivo d.lgs 100/2005.

III. POLITICA PER I TRASPORTI E LE RETI TRANSEUROPEE

Di seguito si segnalano le attività svolte dal Governo, sia nella fase ascendente che discendente, nel settore trasporti, con particolare riferimento all'autotrasporto, al trasporto ferroviario e marittimo, e nel settore delle infrastrutture, con particolare riferimento alle reti transeuropee (TEN). Un importante contributo alla politica dei trasporti e delle infrastrutture viene dalla politica regionale unitaria e dalla riprogrammazione del Fondo aree sottoutilizzate attuata dal Governo nella nuova legislatura.

III.1. Settore trasporti

Trasporti terrestri

Con riferimento all'autotrasporto nazionale e internazionale di passeggeri, si segnala in primo luogo la partecipazione del Governo ai gruppi di lavoro costituiti presso la Commissione europea per l'elaborazione di modifiche al regolamento (CE) n. 684/92 del Consiglio del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus, e di modifiche della disciplina contenuta nella direttiva 96/26/CE, sempre del Consiglio, del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali.

Per quanto concerne la tematica dei controlli sull'attività di autotrasporto, con d.lgs. 4 agosto 2008, n. 144 è stata recepita la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada che abroga la direttiva 88/599/CEE.

In materia di sicurezza stradale stata adottata una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio (in fase di pubblicazione nella GUUE) sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Nel settore del trasporto delle merci pericolose è stata adottata la direttiva 2008/68/CE. Per la prima volta le disposizioni derivanti dall'applicazione degli accordi internazionali ADR, RID e ADN sono coordinate in un unico testo. In proposito, con riferimento alla fase discendente, è stata inserita apposita delega all'interno del disegno di Legge comunitaria 2008.

Nel luglio 2008, la Commissione ha presentato un pacchetto per i trasporti eco-compatibili (*greening transport package*) per affrontare il problema dell'inquinamento e contribuire alla realizzazione degli obiettivi dell'Unione europea per quanto riguarda i cambiamenti climatici e la politica energetica.

Per quanto attiene alla promozione del trasporto sostenibile, è stata adottata una direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2007)0817).

Il Consiglio Trasporti del 9 dicembre 2008 ha adottato delle Conclusioni su tale pacchetto. In proposito, da parte Italiana, è stato posto in evidenza lo stretto legame che intercorre fra ambiente e trasporto, sottolineando la necessità di adottare misure graduali, che tengano conto delle specificità nazionali e della congiuntura economica.

In particolare sulla proposta di modifica della direttiva *Eurovignette* (direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006 che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture) i lavori continueranno sotto Presidenza ceca, sulla base di una proposta di compromesso elaborata dalla Presidenza francese. Fin dalla presentazione della proposta di direttiva, l'Italia ha manifestato preoccupazioni sulle ripercussioni del progetto sotto il profilo dell'aumento dei costi per l'autotrasporto e, di conseguenza, delle merci.

Per quanto riguarda la protezione dei pedoni è stata presentata una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio (2007/201 COD) con lo scopo di ridurre le lesioni a carico di pedoni ed altri utenti vulnerabili della strada in caso di collisione con un veicolo.

In tema di omologazione e di sicurezza generale dei veicoli, si segnalano invece due nuove proposte della Commissione: la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla omologazione dei veicoli alimentati ad idrogeno (2007/214 COD), che mira ad introdurre prescrizioni tecniche di sicurezza per l'approvazione e l'installazione sui veicoli dei componenti dell'impianto di alimentazione ad idrogeno; e la proposta di regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli a motore (2008/100 COD), che introduce l'obbligo di nuovi dispositivi di sicurezza stradale a bordo degli autoveicoli, come ad esempio il controllo elettronico di stabilità (ESC), i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, sistemi contro l'uscita di strada dei veicoli commerciali, dispositivi avanzati di frenata d'emergenza.

Si riportano di seguito gli atti normativi comunitari adottati nel corso del 2008 nel settore trasporti ed i provvedimenti di recepimento nell'ordinamento nazionale di direttive nella stessa materia:

- Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo;
- Direttiva 2008/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il campo di visibilità ed i tergicristalli dei trattori agricoli e forestali a ruote versione codificata (in corso di recepimento);
- Direttiva 2008/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 95/50/CE del Consiglio sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose per quanto riguarda le competenze di esecuzione conferite alla Commissione (in corso di recepimento);
- Direttiva 2008/89/CE della Commissione, che modifica, per adeguarla al progresso tecnico, la direttiva 76/756/CEE del Consiglio, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (in corso di recepimento);

Nell'anno 2008 sono state trasposte nell'ordinamento nazionale le seguenti direttive comunitarie:

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 31 ottobre 2008 di recepimento della direttiva 2008/74/CE che modifica la direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2005/78/CE riguardo all'omologazione dei veicoli a motore rispetto alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 31 ottobre 2008 di recepimento della direttiva 2006/51/CE, concernente l'emissioni di inquinanti gassosi dei veicoli a motore;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 14 dicembre 2007 di recepimento della direttiva 2007/34/CE, concernente il livello sonoro dei veicoli a motore recepita con;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 dicembre 2006 di recepimento della Direttiva 2007/35/CE, concernente l'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa dei veicoli a motore;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti dell'11 gennaio 2008 di recepimento della Direttiva 2007/38/CE, concernente l'installazione a posteriori di specchi retrovisori sui veicoli circolanti nella comunità;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 4 gennaio 2008 di recepimento della Direttiva 2007/15/CE concernente sporgenze esterne dei veicoli a motore recepita;
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 28 aprile 2008 di recepimento della Direttiva 2007/46/CE concernente l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 29 settembre 2008 di recepimento della Direttiva 2008/65/CE del 27.06.2008, recante modifica della direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, con riferimento al secondo Pacchetto, le attività a livello nazionale si sono concentrate sull'attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE, recepite rispettivamente con i D.lgs. n.162 e n.163 del 10 agosto 2007. Inoltre, il Consiglio dei Ministri del 18 dicembre 2008, ha approvato i regolamenti attuativi dell'Agenzia

nazionale per la sicurezza delle Ferrovie che ha il compito di vigilare sulla sicurezza del sistema ferroviario nazionale secondo le prescrizioni comunitarie.

Gli schemi di regolamento, sui quali verrà acquisito il parere del Consiglio di Stato, riguardano rispettivamente: l'adozione dello Statuto, l'organizzazione e la gestione amministrativa dell'Agenzia.

Per quanto riguarda invece l'Agenzia Ferroviaria Europea, istituita con il regolamento (CE) n. 881/2004 del 29 aprile 2004, recentemente modificato, nel corso del 2008 è stata assicurata la partecipazione dell'Italia al *network* degli organismi investigativi. Sono inoltre stati seguiti, presso l'Agenzia europea, i lavori dei Gruppi di lavoro di cui all'articolo 3 del regolamento istitutivo.

E' stata poi adottata la direttiva 2008/57/CE del 17 giugno 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Tale direttiva, che andrà recepita entro il 19 luglio 2010, contiene importanti disposizioni inerenti la sicurezza delle ferrovie comunitarie, con particolare riferimento alla messa in servizio del materiale rotabile. La delega al Governo per il suo recepimento è inserita nel disegno di Legge comunitaria 2008.

Sono stati seguiti, inoltre, i lavori in seno al Comitato della Commissione europea per l'interoperabilità e la sicurezza (Comitato ex art. 21 delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria ed ex art. 27 direttiva 2004/49/CE) per l'approvazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) sia per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che per il sistema convenzionale, nonché per le questioni inerenti l'attuazione delle direttive comunitarie e le questioni in materia di sicurezza sottoposte dall'Agenzia europea (ERA). Alle attività del Comitato ha fatto seguito l'emanazione di una serie di decisioni della Commissione europea in materia.

Decisioni della Commissione europea - sistema ferroviario

- 2008/163/CE (20 dicembre 2007 CE(2007)6450 def, pubblicata il 7 marzo 2008 ed entrata in vigore il 1° luglio 2008) STI relativa a Sicurezza dei tunnel ferroviari del sistema ferroviario ad alta velocità e convenzionale;

- 2008/164/CE (21 dicembre 2007 CE(2007)6633 def, pubblicata il 7 marzo 2008 ed entrata in vigore il 1° luglio 2008) STI relativa a Persone a mobilità ridotta del sistema ferroviario ad alta velocità e convenzionale;
- 2008/217/CE (20 dicembre 2007 CE(2007)6440 def, pubblicata il 19 marzo 2008 ed entrata in vigore il 1° luglio 2008) STI relativa al sottosistema Infrastrutture del sistema ferroviario ad alta velocità;
- 2008/231/CE (1° febbraio 2008 CE(2008)356, pubblicata il 26 marzo 2008 ed entrata in vigore il 1° settembre 2008) STI relativa al sottosistema Esercizio del sistema ferroviario ad alta velocità ed abroga la Decisione 2002/734/CE del 30 maggio 2002;
- 2008/232/CE (21 febbraio 2008 CE(2008)648, pubblicata il 26 marzo 2008 ed entrata in vigore il 1° settembre 2008) STI relativa al sottosistema Materiale rotabile del sistema ferroviario ad alta velocità;
- 2008/284/CE (6 marzo 2008 CE(2008)807, pubblicata il 14 aprile 2008 ed entrata in vigore il 1° settembre 2008) STI relativa al sottosistema Energia del sistema ferroviario ad alta velocità;
- 2008/386/CE (23 aprile 2008 CE(2008)386, entrata in vigore il 28 giugno 2008) recante modifica dell'allegato A della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, e dell'allegato A della decisione 2006/860/CE riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario trans europeo ad alta velocità.

Il 3 dicembre 2007 sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea i testi dei regolamenti e delle direttive che compongono il terzo Pacchetto ferroviario:

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) 1107/70;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2007/58/CE del 23 ottobre 2007 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ³⁰;

³⁰ Per il suo recepimento è stata inserita apposita delega all'interno del disegno di Legge comunitaria 2008.

- Direttiva 2007/59/CE del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ³¹.

Inoltre, è proseguita l'attività del Comitato della Commissione europea per lo sviluppo delle ferrovie (*Developing European Railways Committee* - DERC) e dei relativi sottocomitati tecnici che hanno il compito di monitorare il processo di liberalizzazione del mercato ferroviario negli Stati membri.

Nell'ambito del Gruppo di lavoro internazionale per il miglioramento della qualità nel trasporto merci nei corridoi transeuropei sono proseguite le attività per l'implementazione sui corridoi (A) Genova - Rotterdam, (B) Stoccolma - Napoli, e (D) Valencia – Budapest, del sistema di segnalamento europeo ETCS/ERTMS. Nel trasporto di merci pericolose per ferrovia è stata assicurata la collaborazione e l'attività di supporto durante la fase ascendente dell'elaborazione della nuova direttiva quadro sul trasporto delle merci pericolose su strada, ferrovie e vie interne navigabili. L'attività predetta si è conclusa con l'emanazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose di cui sopra.

In materia di rumore ferroviario la Commissione europea, nel mese di luglio 2008, ha emanato due Comunicazioni con cui promuove una serie di misure relative, tra l'altro, anche ad interventi sul materiale rotabile, con la previsione di un finanziamento per la conversione dei sistemi frenanti. Più in particolare, sono state emesse le Comunicazioni SEC(2008) 2206 "Rendere i trasporti più ecologici" e SEC(2008) 2203 / SEC(2008) 2204 "Misure antirumore per il parco rotabile esistente".

Infine, con lettera del 26 giugno 2008 la Commissione europea ha formalmente messo in mora l'Italia, insieme ad altri 23 Stati, in relazione alla non corretta attuazione delle disposizioni relative al c.d. primo Pacchetto ferroviario (direttive 91/440/CEE emendata, 95/18/CE emendata e 2001/14/CE) ³².

³¹ Per il suo recepimento, che scade nel dicembre 2009, è stata inserita apposita delega all'interno del disegno di Legge comunitaria 2008.

³² Le direttive di cui trattasi sono trasposte nell'ordinamento nazionale con il d.lgs. 8 luglio 2003, n.188. Per la gestione della procedura d'infrazione è stato attivato un apposito tavolo di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e si sono avuti incontri con la Commissione europea.

Trasporto marittimo

Quanto invece al trasporto marittimo, nel dicembre 2008, al termine di due anni di negoziati, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo in conciliazione sul terzo Pacchetto marittimo (c.d. Erika III) che si compone dei seguenti atti in corso di adozione:

- 1) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione);
- 2) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione);
- 3) Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione);
- 4) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;
- 5) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;
- 6) Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;
- 7) Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione;
- 8) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.

Il terzo Pacchetto, proposto dalla Commissione alla fine del 2005, ha fatto seguito ai pacchetti Erika I e II, presentati successivamente all'incidente della petroliera Erika nel 1999 al largo delle coste atlantiche francesi. L'obiettivo del pacchetto consiste nel rafforzare ulteriormente l'attuale legislazione dell'Unione europea in materia di sicurezza, nonché nell'integrare importanti strumenti internazionali nel diritto comunitario al fine di evitare il rischio di incidenti e garantire una risposta efficace in caso di incidente. Inoltre occorrerà rivedere la legislazione comunitaria in vigore, contenuta nella direttiva 94/57/CE, e quindi regolamentare le organizzazioni note come "società di classificazione", attualmente responsabili dell'ispezione delle navi e del rilascio delle licenze.

In aprile il Consiglio Trasporti ha approvato il regolamento sulla realizzazione di Galileo (regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008 concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare EGNOS e Galileo), programma di radionavigazione satellitare a copertura mondiale concepito per l'offerta di servizi di tipo commerciale e di interesse pubblico. Il citato regolamento è stato fortemente voluto dall'Italia, che considera Galileo un progetto di interesse strategico con enorme potenzialità per la stabilità, la crescita e la sicurezza dell'Unione europea. La realizzazione del programma è prevista in 4 fasi, affinché il sistema possa essere operativo e pronto allo sfruttamento commerciale al più tardi entro il 2013.

In tema di trasporto marittimo, lacustre e fluviale, nel corso del 2008 è stato predisposto, con riferimento alla disciplina del personale marittimo, il recepimento della direttiva 2005/45/CE concernente il "reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare che modifica la direttiva 2001/25/CE", inizialmente con la predisposizione di un testo consolidato della direttiva 2001/25/CE, poi con il solo recepimento della direttiva 2005/45/CE.

In fase discendente si è istituito il modello antifrode riguardante la procedura di rilascio dei certificati ai marittimi italiani, nonché il modello antifrode di riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati Membri e da Stati terzi.

Per quanto concerne gli orientamenti per il 2009, ci si propone di predisporre il testo consolidato di recepimento delle direttive sopraindicate, nonché di sviluppare il database nazionale relativo alla informatizzazione delle matricole della gente di mare (SIGEMAR), ad oggi avviato, in via sperimentale, in quattro Capitanerie di Porto.

Nel corso dell'anno 2008, inoltre, sono stati esaminati e trattati importanti *dossier* di cooperazione bilaterale e multilaterale, nel più ampio contesto della cornice comunitaria.

In particolare la Rappresentanza Permanente d'Italia a Bruxelles ha trasmesso, nel marzo del 2008, un progetto di mandato presentato dalla Commissione europea per la negoziazione con i **Paesi dei balcani occidentali** (Albania, Bosnia – Erzegovina, Croazia, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Montenegro e Serbia, nonché Kosovo, in virtù della risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'Organizzazione delle Nazioni Unite n. 1244/99 in data 10 giugno 1999) di un ampio accordo comunitario nel settore dei trasporti, il quale comprenderà anche disposizioni in materia di autostrade del mare e trasporto marittimo a corto raggio, sicurezza e protezione marittime, navigazione per vie d'acqua interne e politica portuale.

La Commissione europea, con comunicazione del 7 febbraio 2008, ha rappresentato ai Governi dei Paesi membri l'adozione, in data 28 gennaio 2008, da parte del Consiglio dell'Unione europea della conclusione dell'accordo bilaterale in materia di navigazione e trasporto marittimo mercantile sottoscritto dall'Unione europea e dai suoi Stati Membri con la **Repubblica Popolare di Cina** a Bruxelles il 6 dicembre 2002. Si è decisa anche la conclusione del protocollo firmato a Pechino il 5 settembre 2005, reso necessario dall'esigenza di estendere le previsioni normative dell'intesa in parola agli allora dieci nuovi Paesi Membri, entrati ufficialmente nell'Unione a far data dal 1° maggio 2004. Entrambi i predetti strumenti internazionali sono entrati in vigore il 1° marzo 2008.

Si è tenuta a Nuova Delhi, il 18 e 19 marzo 2008, la quarta tornata del negoziato volto alla stipula di un Accordo bilaterale tra l'Unione europea ed i suoi Stati membri, da un lato, e la **Repubblica indiana**, dall'altro, in materia di navigazione e trasporto marittimo mercantile.

Nel quadro del processo di Barcellona e del dialogo euro-mediterraneo in materia di collaborazione bilaterale e multilaterale nei settori delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica, i Ministri dei Trasporti dei Paesi del Mediterraneo occidentale si sono riuniti a Tunisi il 17 novembre 2008 nell'ambito del gruppo dei Ministri dei Trasporti del Mediterraneo occidentale (**GTMO 5+5**), in prosecuzione degli incontri già tenuti, rispettivamente, a Parigi e a Rabat nel 1995, a Madrid nel 1997 e a Tunisi nel 2007, ed in armonia con lo spirito del Protocollo di Cooperazione del GTMO 5+5 firmato, sempre a Tunisi, nel marzo del 2007.

Nel corso del 2008, infine, in sede di Gruppo trasporti marittimi sono stati negoziati i due regolamenti del Parlamento e del Consiglio relativi alla trasposizione nell'ordinamento comunitario della **Convenzione di Atene** sul trasporto di passeggeri e bagagli al seguito ed alla responsabilità civile degli armatori. Com'è noto i due regolamenti fanno parte del c.d. "Pacchetto sicurezza Erika III" (confronta testo di cui sopra), che comprende altresì le direttive sul controllo dello Stato di approdo, sulle inchieste in caso di sinistri marittimi e sul monitoraggio del traffico, oltre ad una dichiarazione congiunta sulla ratifica entro il 2012 di alcune Convenzioni IMO. Inoltre, è stata presentata la direttiva per le garanzie finanziarie degli armatori. Nei lavori al Consiglio europeo si è giunti alla definizione di un testo che prevede la stipula di addizionali garanzie finanziarie a carico degli armatori e certificazioni dello Stato membro qualora il mezzo navale non fosse a norma con la disciplina della Convenzione internazionale LLMC (Convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi).

Nell'ottica della ricerca di uniformità della disciplina marittima europea e armonizzazione con la disciplina internazionale, l'Unione europea ha presentato un documento di impegno (*firm commitment*) attraverso il quale gli Stati Membri aderiscono all'impegno – che è tuttavia di carattere politico e non giuridico - di ratificare determinate convenzioni internazionali in campo marittimo (contro l'inquinamento per il trasporto di sostanze pericolose, la rimozione dei relitti e la responsabilità finanziaria degli armatori) entro l'anno 2012.

In materia di sicurezza dei trasporti marittimi, il Governo ha contribuito, attraverso la partecipazione ai lavori del Gruppo Trasporti Marittimi del Consiglio, all'elaborazione di una serie di norme comunitarie.

Per quanto concerne il settore cantieristico e armatoriale, in osservanza degli obblighi di notifica di cui al regolamento (CE) n. 659/1999, sono stati curati i rapporti bilaterali con i competenti servizi della Commissione europea per l'approvazione di una serie di misure di Aiuto di Stato.

TRASPORTI MARITTIMI

Aiuti di stato

1) Aiuto di stato N. 20/08 per il rifinanziamento per la difesa della cantieristica europea dal dumping dei paesi asiatici definita con decisione C(2008) 6015 negativa; in merito all'aiuto di Stato 20/2008 l'art. 1 della Decisione C(2008)6015 dispone che l'aumento di 10 milioni di euro della dotazione del regime, disposto dall'art. 2, comma 206, legge 24.12.2007, n. 244, è incompatibile con il mercato comune. Al riguardo con lettera n. 20084 del 2 dicembre 2008 si è interessata l'Avvocatura Generale dello Stato per lo studio del ricorso al Tribunale di 1° grado delle Comunità europee;

2) Aiuto di stato N. 44/08 per l'istituzione di un fondo per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri. Con nota del 11 settembre 2008 è stato chiesto il ritiro della notifica avendo il D.L. n. 93/2008, convertito in legge 24 luglio 2008 n. 126, cancellato le risorse finanziarie a tale scopo dedicate;

3) Aiuto di stato N. 160/2008 per l'ammortamento fiscale specifico per i beni mobili registrati (c.d. tax lease) in istruttoria.

Si indicano di seguito le procedure di aiuto di stato che nell'ultima relazione (anno 2007) risultavano in istruttoria ed ora definite :