

legislativo 29 ottobre 2009, n. 149 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 254 del 31 ottobre 2009. In questo modo, è stata anche scongiurata la procedura di infrazione che in materia la Commissione europea stava avviando.

- Direttiva 2009/97/CE della Commissione, del 3 agosto 2009, che modifica le direttive 2003/90/CE e 2003/91/CE che stabiliscono modalità di applicazione dell'articolo 7 delle direttive del Consiglio 2002/53/CE e 2002/55/CE, per quanto riguarda i caratteri minimi sui quali deve vertere l'esame e le condizioni per l'iscrizione di varietà di specie agrarie al registro nazionale. La direttiva è stata recepita, per via amministrativa, attraverso il decreto del Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali n. 26236 del 12 novembre 2009, in corso di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Inoltre, con decreto del 18 febbraio 2009, è stato attuato l'atto che rettifica la direttiva 2007/72/CE nella disciplina dell'attività sementiera.

In quarto luogo, in applicazione del regolamento della Commissione europea n. 1535/2007, è stato emanato il Decreto ministeriale n. 8013 del 30 marzo 2009, relativo alla ripartizione dell'importo cumulativo degli aiuti *de minimis* assegnato all'Italia tra lo Stato e le Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano. Il successivo decreto ministeriale recante le modalità di utilizzazione e di controllo dell'importo cumulativo massimo assegnato all'Italia ai sensi del regolamento della Commissione europea n. 1535/2007 è invece in fase di emanazione⁷⁹.

In quinto luogo, in attuazione dell'art. 68 del regolamento CE n. 73/2009 del Consiglio del 19 gennaio 2009 e del regolamento CE n. 639/2009 della Commissione del 22 luglio 2009, sono state avviate le procedure per l'attivazione del cofinanziamento comunitario ai fini dell'attuazione della misura assicurazioni agevolate in agricoltura. E' stato così possibile adottare il DM del 29 luglio 2009 e ultimare la fase tecnica di elaborazione del Piano assicurativo 2010, inviato alla Conferenza Stato Regioni per il relativo parere. Le stesse procedure sono state adottate per l'attivazione del finanziamento comunitario messo a disposizione attraverso l'Organizzazione comune di mercato del vino, di cui al regolamento (CE) 555/2008. Inoltre, degna di nota è la predisposizione del decreto ministeriale del 29/7/2009 – "Disposizioni per l'attuazione dell'articolo 68 del

⁷⁹ E' stato, inoltre, completato lo specifico Registro degli aiuti di Stato, istituito ai fini dell'esecuzione delle procedure di monitoraggio e controllo degli aiuti da parte degli Stati, come previsto dalla normativa comunitaria. Tale Registro, elaborato informaticamente e predisposto per essere utilizzato da tutte le Amministrazioni che erogano aiuti di Stato, è attualmente in fase di sperimentazione. A seguito delle informazioni fornite ai competenti servizi della Commissione, gli aiuti di Stato di seguito riportati sono stati ritenuti compatibili con il mercato comune dalla Commissione europea: regime di aiuti ISA S. p .A (aiuto n. N 618/2008 e N 619/2008); regime per la ripartizione delle risorse della legge 499/1999 (aiuto n. N 739/2007). Gli aiuti di seguito elencati sono stati ritenuti compatibili dalle Autorità italiane sulla base dei regolamenti di esenzione e comunicati alla Commissione europea: Fondo di solidarietà nazionale a sostegno delle imprese agricole danneggiate da avversità atmosferiche (aiuto n. XA 26/2009); agevolazioni per il subentro in agricoltura (investimenti: XA 104/20089, assistenza tecnica XA 103/2009, trasformazione X 429/2009, primo insediamento XA 101/2009); premio sotto forma di contributo all'imprenditoria giovanile (XA 204/2009); aiuti alle Unioni nazionali, alle organizzazioni comuni riconosciute, alle forme associate di produttori agricoli nei cui settori non è riconosciuta una Unione nazionale (XA 203/2009); selezione di progetti di ricerca industriale proposti da PMI agricole condotte da giovani imprenditori agricoli (X 668/2009); miglioramento della qualità e della logistica del prodotto biologico (X 479/2009); sostegno all'interprofessione e miglioramento della qualità e della logistica del prodotto biologico (478/2009). Gli aiuti di seguito riportati sono stati notificati o comunicati alla Commissione europea e sono in attesa di decisione o di assegnazione del numero in esenzione: aiuti al settore apistico (XA 253 /2009); ricerca nel campo dell'ampliamento della rete di monitoraggio nazionale nel settore apistico (X 883/2009). E' in corso di negoziazione il regime d'aiuto per la realizzazione della Banda larga nelle aree rurali (N 646/2009).

regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio del 19 gennaio 2009”, per il sostegno specifico agli agricoltori. Il pacchetto di misure elaborato si concreta in una serie di interventi volti al sostegno del miglioramento della qualità dei prodotti agricoli, all’incentivazione dell’utilizzo di virtuose pratiche agro-ambientali nelle regioni centro-meridionali nonché al contributo finanziario a favore degli agricoltori che stipulano polizze assicurative a copertura del rischio economico per le loro aziende.

In sesto luogo, nel corso dell’anno 2009, il campione di aziende di riferimento campionario è stato sottoposto ad un’apposita approvazione del Comitato Nazionale RICA, al fine di ridurre il numero di aziende da rilevare; tale revisione, prevista dal regolamento della Commissione n. 1470/07 del 13 dicembre 2007, ha portato il numero delle aziende da rilevare a 11.686. Nella revisione del campione RICA, si è tenuto conto delle osservazioni avanzate dalla DG Agri, che aveva suggerito modifiche alla metodologia di estrazione del campione casuale, segnalando l’incongruenza delle scelte effettuate con le indicazioni metodologiche dettate dai servizi tecnici della Commissione. Il disegno campionario è stato quindi realizzato sulla base delle indicazioni dei regolamenti comunitari relativi alla RICA, tiene conto delle esigenze ISTAT per la contabilità nazionale e fa proprie le indicazioni pervenute dalle Regioni e Province autonome. Inoltre, in attuazione del regolamento comunitario n. 1242 del 2008, che ha istituito una nuova tipologia comunitaria per le aziende agricole da porre in essere nel 2010, il Comitato Nazionale RICA ha approvato il Piano di Selezione italiano per l’indagine RICA relativa all’anno 2010, predisposto sempre dall’INEA. La nuova tipologia CE si applica alla rete di informazione contabile agricola e alle indagini campionarie sulla struttura e le produzioni agricole (Indagini statistiche basate su campionamento casuale stratificato). Tali indagini sono costruite “in modo da garantire che aziende aventi SAU superiore a 1 ha o meno di 1 ha, ma che producono per vendita oltre determinate soglie fisiche, di dimensioni e tipologie diverse, siano adeguatamente rappresentate”.

Infine, risulta in corso di recepimento la direttiva 2009/74/CE della Commissione, del 26 giugno 2009, che modifica le direttive del Consiglio per quanto riguarda le denominazioni botaniche delle piante e le denominazioni scientifiche di altri organismi, nonché alcuni allegati delle direttive 66/401/CEE, 66/402/CEE e 2002/57/CE alla luce dell’evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche. Per questa direttiva è previsto un recepimento per via amministrativa, attraverso un decreto del Ministro delle Politiche agricole alimentari e Forestali che risulta in fase di completamento. La scadenza per il recepimento è stabilita al 30 giugno 2010.

2.4. Problematiche ambientali, politiche di qualità e organismi geneticamente modificati⁸⁰

A seguito delle modifiche apportate alla PAC dal cosiddetto “*Health Check*” e tenendo conto della posizione assunta dal Coreper sulle azioni da intraprendere nell’ambito dei cambiamenti climatici, l’amministrazione ha predisposto un documento dal titolo “Difendiamo il nostro bene più prezioso: la Terra”, che ha rappresentato anche un punto di vista condiviso dal mondo rurale, in vista della conferenza di Copenaghen (“*Position paper*” agricolo). Inoltre, è stato redatto un documento che descrive le azioni atte a ridurre il particolato di origine agricola. Tali interventi si inseriscono in un contesto di azioni predisposte a livello nazionale

⁸⁰ Cfr. Parte II, Sez. I, A, Cap. 1.2

idonee anche a recepire le modifiche, tutt'ora in discussione, all'allegato IX del Protocollo di Göteborg.

Per quanto riguarda la valutazione finale del piano di azione europeo per la biodiversità (COM 2006 216 def.), l'Amministrazione ha fornito uno specifico contributo in relazione alle tematiche di interesse agricolo nell'ambito del processo che porterà alla preposizione del IV rapporto di valutazione del piano di azione per la biodiversità nel 2010. Inoltre, con il supporto della Rete Rurale Nazionale e del Centro Ricerche Produzioni Animali (CRPA), ha predisposto un documento tecnico – scientifico inteso a richiedere alla Commissione europea una deroga al limite di 170 Kg/ha di azoto previsto dalla normativa europea

In applicazione della nuova direttiva CE 2009/128 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria ai fini dell'utilizzo sostenibile dei pesticidi, sono state armonizzate a livello nazionale le linee guida per la loro produzione integrata. Questa modalità di fare agricoltura, particolarmente attenta alla salute pubblica e all'ambiente, si configura come IPM (*Integrated Pest Management*) di livello avanzato, in contrapposizione alla modalità produttiva di base, definita nel contesto delle norme sulla condizionalità come IPM di base. Questi due livelli di impegno di carattere agro-ambientale rappresentano i due cardini su cui si sta impostando il Piano di azione nazionale (PAN), quale strumento per il recepimento della direttiva sull'uso sostenibile dei pesticidi. Le linee guida nazionali sulla produzione integrata rappresentano, allo stesso tempo, l'architettura di base per l'istituzione di un sistema di qualità nazionale della produzione integrata e l'insieme delle regole tecniche che gli agricoltori italiani devono rispettare per ottenere qualsiasi tipo di aiuto riconducibile ai programmi cofinanziati dai fondi comunitari.

Inoltre, nell'ambito della Raccomandazione 2003/556/CE, recante orientamenti per lo sviluppo di strategie nazionali e migliori pratiche per garantire la coesistenza tra colture transgeniche convenzionali e biologiche, sono proseguite, di concerto con le Regioni, le attività volte alla definizione delle linee guida di coesistenza, allo scopo di raggiungere un accordo in sede di Conferenza Stato-Regioni in tema di organismi geneticamente modificati (OGM). Le predette linee guida, che si configurano come una base comune per consentire, nel rispetto dell'autonomia decisionale delle varie Amministrazioni regionali, l'applicazione di disposizioni regionali armoniche di coesistenza, saranno notificate alla Commissione Europea ai sensi della direttiva CE 34/1998, che prevede una procedura di informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche. Infine, allo scopo di disporre di dati aggiornati, anche per rispondere a richieste comunitarie al riguardo, è proseguito il programma dei controlli per l'accertamento della presenza di sementi geneticamente modificate in lotti di sementi convenzionali di mais e soia (semine 2009/2010).

2.5. Settore forestale

A seguito di uno specifico studio sui pagamenti silvo-ambientali di cui alla Misura 225 dei Programmi di sviluppo rurale (art. 47 Reg. CE n. 1698/05), è stato possibile completare il documento "Criteri e buone pratiche di gestione forestale - *Baseline* per l'attuazione della misura silvo-ambientale", finalizzato a definire, a livello nazionale, la necessaria base giuridica (*Baseline*). Grazie a tale documento, successivamente ripreso nell'ambito di un accordo in Conferenza Stato Regioni, le varie Regioni e Province Autonome hanno potuto inserire nuove azioni di sostegno

nell'ambito dei rispettivi Programmi di sviluppo rurale, sino ad oggi negate dalla Commissione europea.

Inoltre, l'articolo 2 della legge 6 febbraio 2004, n. 36, recante "Nuovo ordinamento del Corpo Forestale dello Stato", conferisce al CFS numerose funzioni inerenti al settore comunitario, come l'attuazione della normativa comunitaria di applicazione della CITES, i controlli derivanti dalla normativa comunitaria agroforestale e ambientale nonché le attività di supporto al Ministero delle politiche agricole e forestali nella rappresentanza e nella tutela degli interessi forestali nazionali in sede comunitaria e internazionale.

Le attività comunitarie del CFS, tutte "discendenti", cioè di attuazione di politiche comunitarie già esistenti, si sono essenzialmente concretizzate nei seguenti settori:

- coordinamento e effettuazione di controlli in ambito agroalimentare, volti a verificare il rispetto di precise disposizioni e condizionalità da parte di beneficiari di contributi previsti da determinati regolamenti comunitari;
- partecipazione ai lavori del gruppo di esperti sugli incendi boschivi istituito presso la Commissione Europea – DG Ambiente, intesa a scambiare informazioni sulle esperienze maturate in ogni campagna Anti-Incendio Boschivo (AIB) nonché a discutere congiuntamente la predisposizione di normative comunitarie riguardanti gli incendi boschivi;
- realizzazione, con il Centro Scienze Forensi di Torino, del progetto di ricerca W.I.C.A.P. (*Wildfire Criminal Analysis Program*), cofinanziato dalla Commissione Europea, con l'obiettivo specifico di creare un sistema informatico di analisi criminale che possa essere utile allo sviluppo di nuovi metodi di analisi e di contrasto del fenomeno degli incendi boschivi attraverso tecniche innovative;
- partecipazione ai gruppi di lavoro che a Bruxelles si occupano della definizione, informazione ed attuazione del diritto comunitario riguardante le foreste; si tratta in particolare del Comitato Permanente Forestale (SFC) istituito con Decisione del 29 maggio 1989 (89/367/CEE) e del Gruppo di Lavoro Foreste (WPF) del Consiglio dell'Unione Europea, chiamato a definire la posizione comunitaria nei confronti dei principali problemi internazionali collegati alle foreste;
- punto di coordinamento e contatto ufficiale presso la Commissione Europea per il Regolamento (CE) n. 2152/2003 *Forest Focus*;
- attuazione del regolamento (CE) n. 2173/2005 del Consiglio del 20 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un sistema di licenze FLEGT per le importazioni di legname nella Comunità Europea e del regolamento (CE) n.1024/2008 della Commissione del 17 ottobre 2008 recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 2173/2005 del Consiglio, nonché partecipazione ai lavori preparatori della "Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio che stabilisce gli obblighi degli operatori che commercializzano legname e prodotti del legno";
- partecipazione ai lavori della rete *Greenforce*, volta a valutare l'applicazione nazionale del diritto comunitario in materia di foreste e di protezione della natura;

- partecipazione, nell'ambito del regolamento (CE) n. 614/2007 LIFE+ al Progetto FutMon "*Further Development and Implementation of an EU-level Forest Monitoring System*", (contratto n. LIFE07 ENV/D/000218); obiettivo fondamentale del progetto è la ristrutturazione ed il potenziamento delle Reti Europee di Monitoraggio delle Foreste, migliorandone la rappresentatività, l'efficacia e l'armonizzazione, attraverso l'integrazione e l'ottimizzazione delle Reti di Livello I, Livello II e Inventari Nazionali Forestali;
- partecipazione alle attività nell'ambito del Progetto LIFE+ ENVEUROPE (*Environmental quality and pressures assessment across Europe: the LTER network as an integrated and shared system for ecosystem monitoring*) e LIFE 08 ENV/IT/000399; Nell'ambito
- partecipazione al Network di Eccellenza Internazionale ALTER-Net (*A Long-term Biodiversity, Ecosystem and Awareness Research Network*);
- applicazione della direttiva 1999/105/CE del 22 dicembre 1999 relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione e tutti i successivi Regolamenti applicativi a Bruxelles in sede di Commissione Europea;
- attività di certificazione e controllo nell'ambito della convenzione di Washington (CITES) e dei relativi atti legislativi comunitari, coordinando l'attività, su scala nazionale, di 50 strutture periferiche;
- attuazione dei controlli al fine di riconoscere le strutture zoologiche da autorizzare ai sensi del d.lgs. 73/200 in applicazione della direttiva 1999/22/CE, relativa alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici;
- predisposizione del Progetto LIFE+ 08NAT/IT/000353 - Montecristo 2010: eradicazione di componenti floro-faunistiche aliene invasive e tutela di specie e habitat nell'Arcipelago Toscano, in applicazione del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 614/2007 riguardante lo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE). Tale progetto ha ottenuto nel 2009 l'approvazione preliminare della CE.

2.6. Pesca marittima ed acquacoltura

Sul piano metodologico, si ritiene opportuno suddividere il campo d'indagine tra gli atti legislativi approvati e quelli in via di approvazione entro la fine del 2009 o, al più tardi, all'inizio del prossimo 2010.

Nel primo ambito, va senz'altro annoverato il Regolamento che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della Politica comune della pesca. La revisione del sistema dei controlli, originata dalle sollecitazioni fornite dalla Corte dei Conti Europea e dall'esigenza di porre concretamente mano alla riforma della politica Comune della Pesca (PCP), tocca diversi punti nodali, tra i quali in estrema sintesi: l'assolvimento di rilevanti oneri, come il sistema di controllo via satellite, la registrazione e la trasmissione elettronica dei dati, l'obbligo di notifica preventiva (dal cui assolvimento è peraltro esonerata la maggioranza dei pescherecci italiani, anche grazie all'intervento del governo); un consistente rafforzamento dei poteri degli ispettori e degli osservatori comunitari; l'introduzione di un sistema di penalità a punti sulle licenze di pesca in caso di infrazioni gravi.

Nel secondo ambito vanno invece incluse talune proposte di regolamento, suscettibili anch'esse di imprimere una decisa svolta nella stessa direzione. Al

riguardo si segnala, in primo luogo, la proposta di regolamento relativo alla conservazione delle risorse della pesca attraverso misure tecniche. Questo regolamento si pone l'obiettivo di assicurare la protezione delle specie giovanili della fauna marina attraverso misure mirate volte a migliorare la selettività degli attrezzi da pesca, come pure tramite disposizioni che istituiscono delimitati periodi e zone di divieto. Altre misure mirano a proteggere determinati ecosistemi o specie ittiche, limitando lo sforzo di pesca, ed a conseguire una riduzione dei rigetti in mare delle catture.

In secondo luogo, è importante menzionare la proposta di regolamento recante l'apertura e le modalità di gestione di contingenti tariffari comunitari autonomi per taluni prodotti della pesca nel periodo 2010-2012, la cui prossima entrata in vigore consentirà, tra l'altro, all'industria conserviera italiana di poter usufruire di considerevoli quantitativi di *loins* (filetti) di tonno ad un dazio preferenziale, destinati alla lavorazione e alla trasformazione delle scatolette di tonno.

Inoltre, sono ugualmente rilevanti la proposta che fissa, per la campagna di pesca 2010, i prezzi di orientamento e i prezzi alla produzione comunitari di alcuni prodotti della pesca sia freschi che congelati, così come quella relativa alle misure dello Stato del porto per prevenire, dissuadere ed eliminare la pesca illegale, non denunciata e non regolamentata. Si tratta dell'adozione di una serie di misure minime che ogni Stato membro dovrà assicurare, allo scopo sopra descritto, nei propri porti di sbarco, in armonia con gli obiettivi ed i principi dettati dal Regolamento n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008.

Infine, oltre al contributo offerto alla elaborazione del processo decisionale legislativo comunitario, così sommariamente descritto, è opportuno rammentare la partecipazione delle amministrazioni italiane ai lavori delle Commissioni miste in tema di applicazione di alcuni accordi di partenariato stipulati dall'Unione europea con Paesi terzi (in particolare Mauritania e Seychelles). Tali accordi normalmente prevedono il rilascio di licenze di pesca alla flotta comunitaria in cambio del pagamento di canoni da parte degli armatori a favore di detti paesi e di una compensazione finanziaria a carico dell'Unione europea. Si sottolinea il fatto che di tali accordi beneficiano anche taluni pescherecci italiani.

3. Politica per i trasporti e le reti transeuropee: sviluppi nel 2009 e orientamenti per il 2010

Di seguito si evidenziano 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).

3.1. Settore trasporti

Trasporti terrestri

In materia di attività inerenti il Consiglio ambiente, si segnala l'adozione di una proposta di regolamento relativa alle emissioni dei motori dei veicoli commerciali pesanti (FASE EURO VI) che, a decorrere dal 2013, introduce limiti di emissione e procedure di prova più rigorosi.

Le istituzioni comunitarie hanno, inoltre, raggiunto un accordo di compromesso sul progetto di regolamento in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli. Tale legislazione richiederà una limitazione delle emissioni medie di CO₂ degli autoveicoli a 130 gr/km, prevedendo un sistema sanzionatorio per le case automobilistiche che non rispetteranno gli obiettivi assegnati.

Il grande impegno negoziale profuso dal Governo sul tema ha permesso di rendere la proposta della Commissione più equa e rispettosa del principio comunitario "chi inquina paga".

Per quanto concerne il trasporto passeggeri su gomma, merita di essere segnalata l'adozione del regolamento (CE) n. 1073/2009, recante norme in materia di diritti dei passeggeri dei servizi di trasporto effettuati mediante autobus.

La politica adottata dal Governo è stata quella di appoggiare quanto più possibile la semplificazione delle procedure di rilascio delle varie forme di autorizzazione all'espletamento dei servizi internazionali di trasporto persone. Particolare cura è stata posta alla verifica dell'articolato normativo che attua forme di omogeneizzazione di iter procedurali tra i paesi aderenti.

Merita altresì di essere segnalata la predisposizione di un nuovo regolamento in materia di diritti dei passeggeri dei servizi di trasporto effettuati mediante autobus, rispetto al quale il Governo italiano ha sostenuto che il dettato normativo debba coinvolgere l'intero comparto del trasporto passeggeri su gomma, sia a medio lunga percorrenza che il trasporto pubblico locale (TPL), anche tenendo conto della porzione di norma che riguarda specificatamente l'utenza debole in condizioni di diversa abilità. Si è inoltre sostenuta l'ipotesi che il regolamento debba contenere la previsione di un'applicazione graduale, da decidere nei tempi e nelle forme da ogni singola nazione, partendo però da quella immediata del trasporto a lunga percorrenza. Si è cioè ritenuto importante un periodo di monitoraggio per comprendere meglio quale debba essere il livello di impegno cui possano essere chiamati anche i gestori TPL considerando l'enorme divario, in termini di maggior quantità di personale di assistenza da formare ed addestrare, che lo stesso TPL registra rispetto al trasporto passeggeri di lunga percorrenza; divario che appare ancora evidente al cospetto della cospicua diversa numerosità che i 2 settori registrano sulla disponibilità del materiale rotabile.

In tema di trasporti intermodali e reti, si segnala che Consiglio dei Ministri dell'Unione, in data 9.10.2009, ha conferito alla Commissione un mandato integrativo, adottando direttive di negoziato sui trasporti stradali, che completano il precedente mandato del 2008, relativamente ad un Trattato che istituisce una Comunità dei trasporti con i partner dei Balcani occidentali (Albania, Bosnia ed Erzegovina, Croazia, Ex repubblica Jugoslava di Macedonia, Montenegro, Serbia nonché Kosovo).

In base al mandato suddetto si negozierà il Trattato e, per il Protocollo, si prevede un'apertura dei mercati del trasporto realizzata progressivamente, purché i sette Paesi balcanici recepiscano e applichino previamente "l'acquis" per le norme fondamentali del settore del trasporto stradale; assicurino accesso senza restrizioni alla loro rete stradale ai vettori comunitari in regola con le norme UE su pesi e dimensioni, nonché il libero transito ai vettori degli altri Paesi balcanici che avranno diritto a permessi di transito e di destinazione nella Comunità per veicoli Euro 4 e superiori (solo veicoli Euro V dal 2013).

In tal caso, i citati Paesi riceveranno un contingente globale di 9000 autorizzazioni all'anno, con un tetto massimo di 2000 autorizzazioni utilizzabili in ciascun Stato

membro (i contingenti diminuiranno proporzionalmente in caso di adesione di Stati balcanici alla UE). Sono ipotizzati vincoli nell'utilizzo, al fine di ridurre la possibilità di abusi.

La Commissione distribuirà agli Stati Membri un analogo contingente di autorizzazioni.

Da parte italiana, sono state espresse critiche per la concessione di autorizzazioni a causa delle condizioni oggettive dei mercati (difficoltà di armonizzazione, incidenza del prezzo basso dei servizi rispetto alla qualità, effetti differenti sui mercati degli Stati comunitari a seconda della vicinanza geografica dai Balcani e della dimensione degli stessi, con particolare impatto sul mercato del trasporto stradale italiano, esternalità negative e perdite di "chances" dei vettori italiani nell'area).

Preoccupante risulta l'autorizzazione alle operazioni del tipo "paese terzo" UE e il principio di un accordo a livello UE con Paesi terzi. Per tale motivo è stato chiesto che si riconosca che i rapporti con i paesi non – UE si governino con gli strumenti degli accordi bilaterali, meglio rispondenti alle reali esigenze in questo momento storico.

L'Italia, quindi, non ha ostacolato il conferimento del negoziato ed ha manifestato favore per la conclusione del Trattato nel suo complesso, ma, oltre ad essere intervenuta con forza nel corso dei negoziati per smussare le clausole meno convincenti, ha presentato una dichiarazione che sintetizza le principali preoccupazioni.

Rispetto alla tematica dell'accesso alla professione, in sede UE, è stata portata avanti il Pacchetto di riforma dell'autotrasporto, comprendente anche il regolamento (CE) n. 1071/2009, del 21.10.2009, del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada, sostituendo l'attuale direttiva.

Obiettivo è l'ulteriore avanzamento verso un mercato interno del trasporto stradale trasparente, efficiente, equo, armonizzato quanto a controlli, qualifiche e idoneità finanziaria. Inoltre, viene previsto il nuovo criterio della sede reale, per impedire il fenomeno delle società di comodo. E' prevista anche l'introduzione del Registro elettronico e la fissazione di categorie di infrazione in base alla gravità, che incidono sul requisito di onorabilità delle imprese.

L'Italia ha condiviso i principali elementi dell'accordo di seconda lettura, fermo restando che nel corso dei negoziati aveva avanzato vari rilievi.

Sempre nell'ambito del Pacchetto di riforma dell'autotrasporto, è stato adottato il regolamento (CE) n. 1072/2009, del 21.10.2009, del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.

Il regolamento sostituisce i regolamenti attuali, intervenendo, in particolare, a disciplinare il cabotaggio, incidendo così su un settore assai sensibile del trasporto italiano, che già presenta un sovradimensionamento dell'offerta

L'Italia ha ritenuto alcuni aspetti del regolamento insoddisfacenti. La possibilità di eseguire controlli realmente efficaci in presenza di forme di elusione della norma appare dubbia. Inoltre il termine previsto (fine del 2013) per la presentazione della relazione della Commissione sull'analisi del mercato del trasporto, con la

valutazione dei progressi sulla via dell'armonizzazione ai fini di possibili nuove proposte di altre aperture del mercato, appare troppo ravvicinato.

Esistono, infatti, differenze fra i singoli mercati dei paesi membri, evidenziate maggiormente a seguito dell'allargamento dell'Unione.

Per tale motivo è necessario prevedere tempi sufficienti di assestamento del mercato del trasporto in modo da raggiungere un'integrazione di sostanza ed evitare impatti negativi sui singoli mercati nazionali, prima di qualunque intervento.

In materia di trasporto ferroviario, sono proseguite le attività per l'attuazione delle direttive comunitarie 2004/49/CE e 2004/50/CE, recepite rispettivamente con i decreti legislativi del 10.08.2007, n. 162 e n. 163. In particolare, sono stati completati gli adempimenti che hanno portato all'approvazione dei Regolamenti attuativi (Statuto, Organizzazione, Amministrazione e Contabilità) dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), emanati con decreti del Presidente della Repubblica del 25 febbraio 2009 n. 34 e n. 35, e del 3 marzo 2009, n. 36, pubblicati sulla G.U. del 21 aprile 2009. Sono tuttora in corso, inoltre, le attività necessarie all'emanazione del regolamento che disciplina il reclutamento del personale da parte dell'ANSF che, una volta attuato, permetterà all'Agenzia di operare direttamente con personale proprio.

Per quanto riguarda l'Agenzia Ferroviaria europea, istituita con il Regolamento (CE) n. 881/2004 del 29 aprile 2004, è stata assicurata la partecipazione dei rappresentanti italiani nel Consiglio d'Amministrazione.

Sono inoltre stati seguiti, sempre presso l'Agenzia europea, i lavori dei Gruppi di lavoro di cui all'articolo 3 del citato regolamento (CE) n. 881/2004, garantendo la partecipazione di tecnici qualificati e di esperti, e si è assicurata una qualificata rappresentanza tecnica ai lavori dei Gruppi stessi.

Per quel che riguarda la fase ascendente, è stata assicurata una continua collaborazione con la Rappresentanza Permanente presso la l'Unione europea in occasione delle riunioni del Consiglio e del Parlamento concernenti le proposte di norme riguardanti il trasporto ferroviario.

I lavori hanno riguardato, principalmente, la proposta di regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto delle merci competitivo.

Sono stati, inoltre, seguiti i lavori in seno al Comitato 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 delle decisioni della Commissione relative alle seguenti specifiche tecniche di interoperabilità:

- 2009/107/CE, del 23 gennaio 2009 (notificata con il numero C(2009) 38), che modifica le decisioni 2006/861/CE e 2006/920/CE relative alle specifiche tecniche di interoperabilità per i sottosistemi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- 2009/460/CE, del 5 giugno 2009 (notificata con il numero C(2009) 4246), relativa all'adozione di un metodo di sicurezza comune per la valutazione di realizzazione degli obiettivi in materia di sicurezza, di cui all'articolo 6 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

- 2009/561/CE, del 22 luglio 2009 (notificata con il numero C(2009) 5607), recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Il Governo italiano ha partecipato ai lavori che hanno portato alla stipula dei seguenti accordi internazionali:

- *Memorandum of understanding* (MoU) del 14 maggio 2009, con il quale l'Italia ha sottoscritto con Austria, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Lussemburgo, Paesi Bassi e Romania, un accordo per istituire un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri ferroviari merci, anticipando parte delle disposizioni previste dalla direttiva 2008/110/CE (da recepire entro il 24.12.2010) che modifica la direttiva 2004/49/CE;
- *Common Declaration on the ERTMS corridor A* del 26 maggio 2009, con cui l'Italia ha sottoscritto con gli altri Paesi appartenenti al corridoio ferroviario A Rotterdam-Genova (Olanda, Germania, Svizzera) una serie di impegni e con cui, soprattutto in considerazione dell'aggiornamento dell' European Deployment Plan per il sistema europeo di segnalamento, comando e controllo della circolazione (ERTMS), ha aggiornato le scadenze temporali per l'implementazione del sistema sul corridoio previste nella Letter of Intent precedentemente sottoscritta a Bregenz il 3 marzo 2006;
- *Common Declaration on the TEN-T Priority project* Nr. 24 (PP24 - "Rotterdam/Anversa –Basilea - Lione/Genova") del 26 maggio 2009, con cui l'Italia ha sottoscritto, con gli altri Paesi appartenenti al corridoio ferroviario A e con Francia e Belgio, una serie di impegni inerenti, in particolare, l'estensione, a tutto il PP24 (di cui il corridoio A è la parte più rilevante), dei progressi e dei risultati ottenuti lungo il corridoio A, nonché il miglioramento della qualità del trasporto delle merci in considerazione delle previsioni di crescita della domanda;
- Lettera di Intenti (LoI) dell' 11 giugno 2009, con la quale l'Italia ha sottoscritto con Svezia, Danimarca, Germania ed Austria, attraversati dal corridoio transeuropeo "B" (Stoccolma - Napoli) un accordo per l'implementazione e lo sviluppo del sistema di controllo e segnalamento europeo denominato ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Si è inoltre partecipato ai lavori istruttori propedeutici alla ratifica dell'accordo COTIF 1999 (Protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari del 1980), alla modifica di alcuni allegati tecnici della stessa Convenzione, nonché alla discussione su una bozza di protocollo di possibile adesione della Comunità europea all'OTIF (organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali).

Per quanto concerne il terzo pacchetto ferroviario, si segnala che la direttiva 2007/58/CE del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, è stata sostanzialmente recepita nell'ambito della legge 23 luglio 2009, n. 99 (articoli da 58 a 63).

Le restanti parti, ancora da recepire, saranno introdotte in una specifica disposizione normativa il cui schema è stato predisposto e presentato alla Conferenza Stato/Regioni.

Inoltre, è in avanzata fase di stesura lo schema di decreto legislativo di recepimento della 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

E' infine in corso di predisposizione lo schema di decreto legislativo per l'attuazione degli articoli 30 (Organismo responsabile dell'applicazione) e 32 (sanzioni) del regolamento (CE) n. 1371/2007.

In materia di gruppi di lavoro internazionali per il miglioramento della qualità nel trasporto merci nei corridoi transeuropei, si segnala che sono proseguiti i lavori per l'implementazione sui corridoi A (Genova-Rotterdam), B (Stoccolma - Napoli) e D (Valencia-Budapest) del sistema di segnalamento europeo ETCS/ERTMS. Sono stati realizzati studi volti all'individuazione delle linee ferroviarie interessate dai traffici e delle soluzioni tecniche alternative che possono essere utilizzate per l'implementazione del sistema di segnalamento. Sono state quindi effettuate le necessarie analisi per la presentazione dei progetti alla Commissione europea, per l'ottenimento del cofinanziamento alla realizzazione del citato sistema ERTMS.

Nell'ambito del gruppo di lavoro sul corridoio A, denominato IQ-C group, sono state sviluppate altre tematiche quali l'impatto del rumore derivante dal traffico ferroviario, il mutuo riconoscimento (*cross acceptance*) del materiale rotabile e dei conducenti, la risoluzione dei colli di bottiglia.

Inoltre, nell'ambito del futuro aggiornamento dell'European Deployment Plan del sistema di controllo e segnalamento europeo, è stato promosso dall'Italia, alla Commissione Europea, l'inserimento delle tratte ferroviarie Padova - Venezia e Venezia - Treviso nel programma di sviluppo dell'ERTMS del corridoio "D", al fine di collegare l'area portuale di "Venezia - Porto Marghera" al corridoio transeuropeo. Tale richiesta è al momento in attesa di essere introdotta nella prossima revisione del *Deployment Plan*.

Relativamente al trasporto di merci pericolose, si segnala che il decreto legislativo per il recepimento della direttiva quadro in materia di trasporto di merci pericolose indicata con il numero 2008/68/CE è in corso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Un rappresentante della Direzione Generale per il trasporto ferroviario, inoltre, partecipa alle attività del Comitato degli Esperti per il Trasporto delle Merci Pericolose presso la Commissione europea.

Trasporto marittimo

In materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento marino, mediante partecipazione ai lavori del Gruppo Trasporti marittimi del Consiglio, il Governo ha fornito il contributo per l'elaborazione del c.d. pacchetto normativo ERIKA III; in particolare è stata seguita tutta la fase ascendente di preparazione - compresa la predisposizione della revisione linguistica in italiano - del Pacchetto normativo marittimo "ERIKA III" che, per le materie di competenza, comprende i seguenti provvedimenti:

- Direttiva 2009/15/CE, del 23 aprile 2009, 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;

- Regolamento (CE) n. 391/2009, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;
- Direttiva 2009/16/CE, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo;
- Direttiva 2009/17/CE, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Direttiva 2009/21/CE, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Il Pacchetto normativo ERIKA III è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L n. 131 del 28 maggio 2009.

Le suddette normative sono state proposte per l'inserimento nella legge comunitaria 2009 (rif. AS 1781 in Commissione – AC 2449 approvato in data 22 settembre 2009).

In materia di sicurezza della navigazione interna sono state effettuate le seguenti attività:

1. predisposizione di uno schema di provvedimento e partecipazione all'iter di emanazione del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, con il quale è stata recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2006/87/CE, del 12 dicembre 2006 - come emendata dalle successive direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/87/CE – che fissa i requisiti tecnici delle navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE;
2. predisposizione di uno schema di Decreto ministeriale recante il recepimento delle direttive 2008/126/CE e 2009/46/CE, che modificano la direttiva 2006/87/CE del che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, e della direttiva 2009/56/CE della Commissione che rettifica la data di attuazione della direttiva 2008/126/CE; tale decreto andrà a modificare gli Allegati tecnici al decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22;
3. predisposizione di uno schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/68/CE per l'armonizzazione delle modalità di trasporto delle merci pericolose per strada, ferrovia e vie navigabili interne; allo stato attuale, deve essere ancora concluso l'iter procedurale di esame dello schema di decreto presso le Commissioni parlamentari.

In materia di disciplina nazionale e comunitaria del personale marittimo, in fase ascendente, è stato concluso, nel corso del 2009, l'iter di 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", già avviato nel corso degli anni 2007/2008 inizialmente con la predisposizione di un testo consolidato della direttiva 2001/25/CE poi con il solo recepimento della direttiva 2005/45/CE.

E' stato, inoltre, predisposto il recepimento della direttiva 2008/106/CE concernente i "requisiti minimi di formazione per la gente di mare (rifusione)".

Il Governo ha poi partecipato ai lavori presso l'Agenzia Marittima Europea relativi alla creazione di un database unico europeo dei lavoratori marittimi.

In fase discendente sono state avviate le procedure per l'emanazione del decreto ministeriale concernente le "procedure di verifica della conoscenza della lingua italiana e della legislazione italiana per l'esercizio delle funzioni di comandante e di primo ufficiale di coperta a bordo delle navi battenti bandiera italiana da parte dei cittadini comunitari nonché l'organismo competente allo svolgimento delle procedure di verificata dei requisiti ai sensi dell'articolo 292bis cod.nav."

Per quanto attiene la sorveglianza marittima, il Governo, nel corso del 2009, ha condotto un'intensa attività in campo comunitario con la partecipazione ai lavori del gruppo degli Amici della Presidenza sulla Politica marittima Integrata e sulla Sorveglianza marittima.

Quanto al progetto BLUEMASSMED, il Governo ha partecipato agli incontri tra i sei paesi partecipanti di Parigi, e di Roma e a numerose riunioni con l'ASI, mantenendo una fitta rete di contatti con le Amministrazioni partecipanti.

Nel corso dell'anno 2009 sono stati trattati i seguenti progetti di regolamenti e direttive:

- Proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati Membri della Comunità e che abroga la direttiva 2002/6/CE.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori.
- Progetto Marco Polo - E' stato approvato il nuovo testo del regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16/09/09 che ha modificato il regolamento (CE) n. 1692/2006, che aveva istituito il secondo Programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci.

Trasporto aereo

Nel corso dell'anno 2009, è stata determinante l'attività diretta a sostenere le linee negoziali italiane nell'ambito di diversi comitati e gruppi di lavoro della Commissione o del Consiglio.

In particolare, il Governo ha seguito i lavori per la seconda fase dei negoziati aeronautici UE-USA, partecipando a diverse sessioni negoziali sull'argomento.

Il Governo ha, inoltre, lavorato su un Progetto di decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad aprire negoziati per un memorandum di cooperazione nel settore Ricerca e Sviluppo tra la UE e gli Stati Uniti. Il Consiglio Trasporti di ottobre 2009 ha poi adottato tale decisione. Il suddetto memorandum concerne, in particolare, i programmi tecnologici di gestione del traffico aereo europeo e statunitense. Lo sviluppo coordinato e l'interoperabilità di tali programmi (SESAR e NextGen), consentirà una riduzione dei costi per gli utenti dello spazio aereo europeo.

Sempre nel corso del 2009, il Consiglio Trasporti ha inoltre adottato la Decisione che autorizza la Commissione a negoziare un Accordo globale in materia di servizi

di trasporto aereo con la Georgia ed ha esaminato la proposta di direttiva del Parlamento Europeo e della Commissione sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. In merito a quest'ultima proposta, i successivi lavori sono stati curati dal Governo. Il testo si propone di stabilire un quadro normativo in tema di tariffe per la copertura di taluni costi di sicurezza dell'aviazione in ambito aeroportuale, introducendo principi di trasparenza e di correlazione delle tariffe rispetto ai costi effettivamente sostenuti. Vi sarebbe inoltre la possibilità, per le compagnie aeree, di fare ricorso contro le decisioni prese dagli aeroporti. L'Esecutivo comunitario propone al riguardo, tra l'altro, l'istituzione di una Autorità di vigilanza indipendente, in analogia con quanto già previsto dalla Direttiva in materia di diritti aeroportuali.

Per quanto riguarda la fase discendente, è stata recepita, con dlgs. n. 66 del 18.5.2009, la direttiva 2006/93/CE, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione.

E' stata inoltre recepita con dlgs n. 118/09, la direttiva 2008/49/CE, recante modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari.

Infine, con dlgs n. 24 del 24.2.2009, è stata predisposta la disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento (CE) n. 1107/2006 del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

3. 2. Settore infrastrutture

Gli sviluppi nel 2009

Con il decreto-legge n°112/2008, il Governo ha disposto la programmazione delle risorse nazionali 2007-2015 del Fondo per le aree sottoutilizzate (Fas), prevedendo, a partire dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento di interventi per il potenziamento delle reti infrastrutturali nazionali di valenza strategica. Tale fondo è stato alimentato con le risorse Fas assegnate dalla delibera CIPE n°166 del 21 dicembre 2007 per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

La riprogrammazione ha interessato i programmi Fas nazionali non approvati dal CIPE prima della data del 31 maggio 2008, per un importo complessivo di circa 12,7 miliardi di euro. Tra i programmi interessati dalla riprogrammazione vi sono in particolare i programmi "Reti e servizi per la mobilità" del Mezzogiorno e "Infrastrutture" del Centro-Nord ai quali la delibera CIPE del 21 dicembre 2007 aveva assegnato un importo complessivo pari a 4.848 milioni di euro (rispettivamente 4.028 e 820 milioni di euro).

Programma Mezzogiorno "Reti e servizi per la mobilità"	4.028
Programma Centro-Nord "Infrastrutture"	820
TOTALE	4.848

(Programmi infrastrutturali revocati dal dl 112/2008 (valori in milioni di euro))

Il decreto-legge "anticrisi" (185/2008) ha confermato l'intenzione del Governo di concentrare una parte delle risorse derivanti dal fondo Fas sulla realizzazione di infrastrutture. La norma ha infatti previsto l'assegnazione, da parte del CIPE, entro la data del 29 dicembre 2008, di una prima parte delle risorse Fas riprogrammate, in particolare a favore del Fondo per le infrastrutture istituito dal decreto legge 112 del 25 giugno 2008. Il CIPE, nella seduta del 26 giugno 2009, ha adottato la delibera di presa d'atto del Piano delle opere prioritarie 2009 finanziato attraverso il Fondo infrastrutture. Detto piano prevede un importo complessivo di investimenti per i 7.596 milioni, di cui 6.381,6 destinati al Sud.

Il Governo italiano, nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea, ha sottolineato la necessità di un monitoraggio di tutte le azioni previste per la realizzazione delle reti TEN-T, finalizzate a garantire l'opportuno coordinamento con le procedure di attivazione delle risorse stanziare nei Programmi Operativi Nazionali e Regionali del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013. Tra le misure di carattere normativo, spiccano quelle volte a incentivare il trasferimento di quota delle merci dalla strada alla ferrovia, considerando anche le interazioni esistenti tra nodi ed archi di rete multimodali presenti lungo il Corridoio e l'introduzione di un monitoraggio ambientale uniforme lungo ogni singolo Corridoio TEN-T.

Proprio il passaggio dalla fase di programmazione a quella di assegnazione delle risorse e realizzazione delle opere ha portato alla piena responsabilizzazione dei singoli Stati nel realizzare non solo i segmenti frontaliери ma anche le tratte dei Corridoi interne ai singoli Stati. Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) che interessano il nostro Paese ammonta a circa 104 miliardi di euro. Ad oggi, sono già stati deliberati dal CIPE progetti per circa 75 miliardi di euro e cantierate opere per circa 45,2 miliardi di euro.

- Il Corridoio n. 1 (Berlino – Palermo) comprende opere per circa 59 miliardi di euro, di cui 27 per opere stradali e 32 per opere ferroviarie. Fino a quattro anni fa, prevedeva solo un asse di collegamento tra due nodi logistici: il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco. Oggi è un'infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra rete stradale e ferroviaria, coinvolgendo in modo diretto tutti i partner territorialmente interessati (amministrazioni locali, società ferroviarie, stradali, ecc.). Fra le opere del Corridoio 1 già approvate dal CIPE vi sono, ad esempio, il nodo di Verona, il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona (la delibera CIPE non ha ricevuto tuttavia il visto di registrazione da parte della Corte dei Conti) e la galleria ferroviaria di base del Brennero. Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione.
- Il Corridoio 5 (Lisbona – Kiev), il CIPE ha approvato interventi con un costo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Fra le opere approvate dal CIPE vi sono, ad esempio, le reti ferroviarie ad alta velocità Milano - Verona e Verona – Padova.
- Il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova), definito "Corridoio dei due Mari" in quanto collega il Mare del Nord e il Mediterraneo e fa sì che Genova e Rotterdam diventino due grandi hub terminali di un canale secco capace di

ottimizzare al massimo i processi logistici, dispone oggi di progetti ferroviari già approvati dal CIPE per un valore globale di 7 miliardi di euro, fra i quali il terzo valico ferroviario dei Giovi ad alta velocità e il collegamento Voltri-Brignole. Ai predetti Corridoi si aggiunge il Corridoio 8 (Bari – Varna) e il progetto di natura Transeuropea "Autostrade del mare".

- Il Corridoio 8 (Bari – Varna) non fu inserito tra i Corridoi principali delle reti TEN in quanto attraversava Paesi non ancora interni all'Unione Europea; a seguito dell'ingresso della Bulgaria nell'UE e con il Progetto Euromediterraneo, l'Italia ha chiesto che anche questo Corridoio entri a far parte delle reti TEN e la Commissione europea sta valutando la proposta nell'ambito dell'aggiornamento della predetta decisione. Il Corridoio 8 si compone delle infrastrutture stradali e ferroviarie di adduzione ai traffici Est Ovest ubicate sul corridoio adriatico e di quelle portuali relative alle città di Bari, Taranto e Brindisi aventi un costo complessivo pari a 5,9 miliardi di euro, di cui 0,4 relativi a progetti già approvati dal CIPE. La realizzazione delle opere relative a questo Corridoio sarà agevolata dalle iniziative adottate dal Governo per dare concreta attuazione al progetto "Autostrade del mare"; il ricorso all'Ecobonus e le numerose infrastrutture retroportuali in via di costruzione consentiranno in particolare di abbattere i costi e le inefficienze dell'ultimo miglio.

L'importo totale dei contributi assegnati a tutto il 31 dicembre 2009 ammonta a 1.127 milioni di euro.

Nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007/2013, il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità dispone di complessivi € 2,75 miliardi (50% Fondo europeo FESR e 50% Fondo di Rotazione nazionale). Il PON interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione strategica del Paese, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica di collegamento verso il sud del Mediterraneo.

Il Programma, approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007, definisce la griglia dei criteri di identificazione delle opere in base a due distinti "Assi":

In una strategia di sostenibilità e riequilibrio modale, il PON destina più del 70% delle risorse alle modalità ferroviaria e marittima, indirizzando la restante disponibilità alle modalità di trasporto aereo (solo merci) e stradale. Posto che le opere previste dal PON rispondenti ad obiettivi fissati dalla Strategia di Lisbona corrispondono all'81% dei finanziamenti messi a disposizione, il PON "Reti e Mobilità" contribuisce in misura rilevante all'attuazione della stessa. In coerenza con quanto previsto dai vigenti regolamenti CE che disciplinano l'utilizzo dei fondi strutturali europei, entro l'annualità 2015 l'intero ammontare di risorse disponibili dovrà essere interamente speso e nei successivi 2 anni gli interventi realizzati dovranno essere in esercizio.

Al settore ferroviario il PON destina risorse per circa 1,6 Miliardi di Euro, finalizzate al rafforzamento dell'armatura logistica del Mediterraneo ed al potenziamento delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e quelle di livello nazionale, nonché alla realizzazione ed adeguamento dei collegamenti tra il Corridoio I e il sistema portuale del Corridoio 21 e la connessione tra tali assi strategici e le principali infrastrutture logistiche nodali delle aree Convergenza (porti, aeroporti, interporti, stazioni ferroviarie principali).

Per quanto riguarda il settore portuale il Programma, mediante una dotazione finanziaria di circa 500 milioni di euro, interviene a sostegno dello sviluppo delle