

La proposta di regolamento sulle condizioni di accesso alla rete per gli scambi transfrontalieri di energia elettrica è vista come completamento essenziale della direttiva e mira a disciplinare le tariffe sulla base dei principi di equità, aderenza ai costi e trasparenza, e a stabilire i principi fondamentali che devono essere rispettati nell'assegnazione e gestione delle capacità di interconnessione, specialmente in situazioni di congestione. Il Consiglio energia del 3-4 dicembre 2001 ha proceduto ad un approfondimento e chiarimento dei vari aspetti delle proposte, al fine di consentire di procedere rapidamente nei lavori nel corso della Presidenza spagnola.

I tragici eventi dell'11 settembre 2001 hanno anche portato il Consiglio a riprendere in esame la situazione in materia di sicurezza, integrando le valutazioni del Libro verde sulla sicurezza dell'approvvigionamento dell'energia la cui elaborazione è precedente a tale data. Il dibattito è ancora aperto. Principali punti di approfondimento riguardano il ruolo dello scambio di informazioni, la definizione di misure comunitarie sulla gestione e sulla costituzione di scorte di petroli e gas, il rafforzamento del dialogo tra i Paesi consumatori e produttori.

Per il governo italiano, creare il mercato interno dell'energia, esige il mantenimento del principio di reciprocità e la trasposizione delle direttive elettricità e gas, rispettivamente del 1996 e 1998, in tutti gli Stati membri, per evitare la frammentazione in quindici mercati nazionali, dominati da ex monopolisti. La linea che sarà sostenuta nel 2002 prevede che la liberalizzazione completa e parallela dell'elettricità e del gas avvenga entro il 2005, non solo rendendo eleggibili tutti i clienti ma rimuovendo le asimmetrie che caratterizzano il mercato interno dell'energia, suscettibili di essere ulteriormente incrementate in caso di rallentamento dei processi di apertura.

2.5 TRASPORTI E TELECOMUNICAZIONI

Il Libro bianco trasporti ha dominato il dibattito nel 2001 disegnando la strategia futura dell'Europa. Allargamento dell'Unione, proiezione verso il Mediterraneo, intermodalità dei sistemi, internalizzazione dei costi, difesa dell'ambiente sono le priorità perseguite dal nostro Paese. Avanza l'idea di una agenzia europea per la sicurezza aerea, occorre perfezionare l'adesione dell'Unione europea ad Eurocontrol e regolamentare in modo concorrenziale l'assegnazione delle fasce aeree. L'Italia appoggia il progetto Galileo e valuta con interesse l'apertura alla concorrenza per gli obblighi di servizio pubblico trasporti passeggeri. Fermo l'atteggiamento italiano sulla sicurezza marittima.

Interconnessione, licenze ed autorizzazioni, servizio universale, frequenze radio elettriche, costituiscono il contenuto del pacchetto telecomunicazioni, in avanzata fase di discussione.

Il governo italiano sostiene una liberalizzazione graduale e controllata dei servizi postali, senza intaccare il contenuto essenziale del servizio universale.

La principale novità nel 2001 per le politiche dei trasporti è costituita dalla presentazione, nel mese di settembre, del **Libro bianco** "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" in cui la Commissione esamina l'attuale situazione del settore, delinea le future prospettive della politica comune ed enuclea le specifiche priorità d'azione nel periodo.

La Commissione prende le mosse dalla constatazione che il trasporto merci e passeggeri è attualmente dominato dalla modalità stradale, con inevitabili conseguenze di congestione ed inquinamento ambientale. Lo squilibrio rischia peraltro di accentuarsi negli anni a venire in assenza di azioni compensatrici. La prospettiva dell'Unione allargata aggiunge un ulteriore fattore di complicazione alla rete infrastrutturale europea non ancora integrata e adeguatamente potenziata lungo le linee direttrici di maggior traffico.

Il piano d'azione è articolato in 60 misure finalizzate a garantire la competitività dell'economia europea, migliorare qualità ed efficienza del

trasporto, eliminando la congestione e assicurando un adeguato livello di protezione dell'ambiente.

La promozione dei diritti dei viaggiatori, il miglioramento della sicurezza e in particolare di quella stradale, la prevenzione dei rischi di congestione eliminando le strozzature e sviluppando l'intermodalità (a questo scopo sarà lanciato lo specifico programma "Marco Polo", finanziato con circa 30 milioni di euro), lo spostamento di risorse verso la mobilità sostenibile, l'armonizzazione dei regimi fiscali dei carburanti per il trasporto su strada, l'internalizzazione dei costi, l'impegno per servizi di trasporto di alta qualità, la realizzazione di infrastrutture, un maggiore impegno dell'Unione europea nelle organizzazioni internazionali come IMO (navigazione) e ICAO (aviazione civile), lo sviluppo del sistema europeo di radionavigazione "Galileo" entro il 2008, le azioni di maggior rilievo proposte. Su questi temi un ampio dibattito è stato avviato ed è ancora aperto al Consiglio trasporti che, come primo effetto, ha condotto ad una accelerazione dei lavori.

Grande rilievo in tema di sicurezza **marittima e prevenzione dell'inquinamento** hanno assunto principalmente i lavori volti all'adozione delle misure contenute nel pacchetto "**Erika I**", nonché le nuove misure del pacchetto **Erika II**.

Per il pacchetto "Erika I", al Consiglio del 6-7 dicembre 2001 si è pervenuti all'adozione della direttiva per le formalità applicabili alle navi all'arrivo e alla partenza dei porti degli Stati membri. Il provvedimento è volto alla semplificazione delle formalità che le navi devono assolvere allorchè fanno scalo nei porti e a creare condizioni favorevoli al trasporto di corta distanza. Sulle altre proposte costituenti il pacchetto, il Consiglio ha raggiunto una posizione comune e pertanto è proseguita la procedura di codecisione con il Parlamento europeo per l'adozione definitiva dei provvedimenti.

Per il secondo pacchetto di misure, al Consiglio di dicembre è stato raggiunto un accordo su una posizione comune sul progetto di regolamento che istituisce un'agenzia europea per la sicurezza marittima, destinata a fornire un supporto scientifico e tecnico necessario alla Commissione e agli Stati membri per l'applicazione corretta della legislazione comunitaria nel settore della sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento.

Un accordo politico è stato anche raggiunto al Consiglio del 27-28 giugno 2001 sulla proposta di direttiva che istituisce un sistema comunitario di sorveglianza, controllo e informazione sul traffico marittimo. La proposta indica la data del 1° gennaio 2007 per l'introduzione di una "scatola nera" per le navi da carico superiori a 20000 tonnellate e la data del 1° gennaio 2008 per le navi da carico tra 3000 e 20000 tonnellate. La procedura di codecisione con il Parlamento europeo è ancora in corso.

Sulla proposta di regolamento relativa all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento il Consiglio ha approvato uno schema di approccio comune che costituisce la base dei lavori per i Paesi membri nei negoziati avviati in ambito IMO (*International Maritime Organization*) per i quali viene indicata la data conclusiva nel 2003. Contenuto della responsabilità e del risarcimento e criteri di ripartizione del carico contributivo rappresentano aspetti principali della problematica.

Nel **trasporto aereo** la Commissione ha presentato il 30 novembre 2001 la comunicazione con il programma d'azione per la realizzazione del **Cielo Unico Europeo**. Il programma previsto trasformerà a partire dal 2004 lo spazio aereo europeo in uno spazio integrato, organizzato secondo gli stessi principi e disciplinato dalle stesse regole. L'obiettivo di fondo è assicurare l'interoperabilità e la continuità del sistema prescindendo dall'esistenza delle frontiere nazionali. La proposta di regolamento, che stabilisce i principi generali è affiancata da altre tre proposte di regolamento sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo, sull'uso dello spazio aereo e sulla interoperabilità della rete europea del traffico aereo.

L'Italia insieme alla Spagna ed ai Paesi Bassi ha fornito il supporto più rilevante per lo sviluppo del progetto ed intende mantenere nel 2002 tale appoggio per il successo dell'iniziativa. E' tuttavia indispensabile che l'Unione europea perfezioni il processo di adesione ad Eurocontrol, l'organizzazione europea depositaria delle necessarie conoscenze tecnico-operative.

Per una più razionale utilizzazione degli aeroporti è stata presentata la proposta di regolamento sull'assegnazione delle bande orarie alle società di navigazione aerea (regolamento **slot aeroportuali**). Più puntuale

definizione del ruolo del coordinatore aeroportuale del concetto di nuovo concorrente, della natura giuridica degli slot, maggior rilievo ai vincoli ambientali determinanti per definire la capacità aeroportuale, aggiunta di un criterio addizionale per l'assegnazione degli slot che tenga conto dell'esistenza di servizi soddisfacenti tramite altri modi di trasporto, sono gli aspetti più importanti che la proposta di regolamento disciplinare. Progressi importanti sono stati fatti nei lavori per la creazione dell'**Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA)**. E' un progetto di regolamento, ormai sostanzialmente concordato, per attribuire ad una agenzia comunitaria le funzioni di regolamentazione per la certificazione del materiale aeronautico.

Nel settore del **trasporto stradale**, sviluppi sono stati registrati per la proposta di regolamento sull'accesso al mercato dei trasporti intracomunitari su strada e l'istituzione di un attestato unificato del conducente. L'introduzione dell'attestato unificato consentirà di controllare che i conducenti siano in regola con la disciplina del lavoro subordinato, evitando condizioni di lavoro che pregiudichino la sicurezza della circolazione stradale.

Avanzano anche le proposte di direttive sull'uso delle **cinture di sicurezza** che modifica una direttiva del '91, e sulla **formazione professionale** per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci e passeggeri, che pone l'esigenza di una progressiva armonizzazione del settore, attraverso l'individuazione di requisiti minimi, la formazione iniziale e continua per l'esercizio della professione di conducente.

Nei primi mesi del 2001 la Commissione europea ha concluso il percorso di aggiornamento e sostanziale modifica della direttiva del '91 sulla separazione della gestione della **rete** da quella dei **servizi di trasporto**, e delle direttive del '95 relative al rilascio delle **licenze** alle imprese ferroviarie.

Al termine di tale processo sono state emanate le direttive n. 12, 13 e 14 racchiuse nel cosiddetto pacchetto infrastrutture, finalizzato alla liberalizzazione dei trasporti internazionali di merci per ferrovia, partendo dal 2003 su una rete transeuropea di trasporto merci e nel 2008 sull'insieme della rete internazionale.

La direttiva 2001/12/CE definisce l'insieme delle linee e sancisce il diritto di accesso a tali reti per ciascuna impresa ferroviaria titolare di licenza per il trasporto internazionale di merci, con l'estensione di tale diritto a tutta la rete ferroviaria europea nel corso di sette anni.

Le direttive 2001/13/CE e 2001/14/CE introducono il requisito della terzietà del soggetto responsabile della ripartizione della capacità di infrastruttura.

Dossier complesso, sul quale nel 2001 non è stato possibile raggiungere una posizione comune, è quello relativo alla proposta di direttiva concernente gli **obblighi di servizio pubblico** nel settore del trasporto pubblico dei passeggeri.

La proposta di regolamento, nell'obiettivo di pervenire nella Comunità ad un servizio pubblico di livello elevato, stabilisce un quadro comune di regole per disciplinare la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna, promuovendo la certezza del diritto riguardo agli obblighi e ai diritti degli operatori e delle autorità in relazione alla normativa in materia di aiuti di Stato e di diritti esclusivi, e armonizzando aspetti fondamentali dei procedimenti applicati dai singoli Stati membri nella conclusione di contratti di fornitura di servizio pubblico. La proposta di regolamento segue il principio della "concorrenza disciplinata", stabilendo, la regola generale dell'obbligatorietà del ricorso a gara pubblica per la conclusione di contratti di servizio pubblico in presenza di compensazioni o di diritti esclusivi, salvo specifiche deroghe per cui le autorità competenti potranno aggiudicare contratti ad operatori di loro scelta, senza ricorrere alla gara.

Per il 2002 le prospettive di attività del governo italiano in linea di massima sono le seguenti:

l'Italia intende mantenere il proprio appoggio al progetto di navigazione satellitare "Galileo" finalizzato ad una maggiore indipendenza dell'Europa. Sul Libro Bianco sulla politica comune dei trasporti, sarà necessario vigilare affinché il perseguimento degli obiettivi annunciati sia in linea con gli interessi nazionali ed europei. In particolare si dovrà evitare che dietro alcuni processi di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia si nascondano delle misure in contrasto con il principio di libera circolazione

delle merci che penalizzerebbero soprattutto i Paesi a sud delle Alpi. Le proposte del Libro Bianco dovranno tenere conto sia dell'allargamento dell'Unione ai Paesi candidati sia degli interessi italiani nel Mediterraneo, ripensando reti infrastrutturali di trasporto terrestre e marittimo in questa chiave.

Notevole attenzione dovrà essere riservata anche ai dossier relativi agli aiuti di stato ed agli obblighi di servizio pubblico.

Il progetto di revisione delle reti transeuropee di trasporto (TEN) verrà discusso durante il primo semestre del 2002: il governo Italiano sta predisponendo una proposta di emendamento al progetto "Marco Polo" (trasporto combinato) conforme alle linee programmatiche previste dal Piano Generale Trasporti.

Per il trasporto aereo l'Italia parteciperà alla definizione dei regolamenti relativi alla sicurezza del trasporto aereo (safety e security). Particolare importanza verrà attribuita al progetto cielo unico europeo che prevede la riorganizzazione del sistema di controllo del traffico aereo in Europa. Su questo punto l'Italia ha una posizione particolarmente attiva a favore del progetto comunitario.

Per la sicurezza marittima il governo italiano manterrà la posizione garantista già assunta in passato, tenendo conto della particolare fragilità dell'ambiente marittimo nell'area mediterranea.

Gli standard tecnici utilizzati per la navigazione oceanica non devono essere automaticamente estesi alla navigazione nel Mediterraneo, dove esistono condizioni metereologiche differenti di navigabilità.

Questione importante per i trasporti terrestri sarà il negoziato sulla proroga del regime degli "ecopunti" per l'attraversamento stradale dell'Austria. Sarà necessario, d'intesa con i Paesi che hanno esigenze analoghe, sviluppare un'azione propositiva per evitare limitazioni alla circolazione a danno dell'autostrada italiana o l'aumento dei costi all'esportazione da/per l'Italia. Priorità sarà attribuita alle proposte di regolamentazione sulla sicurezza dei tunnel e al nuovo pacchetto ferroviario che proporrà misure per l'integrazione del trasporto ferroviario in Europa, predisponendo anche le future proposte per l'apertura alla concorrenza del trasporto internazionale di passeggeri.

Nel 2001 un'intensa attività comunitaria ha interessato, per le **telecomunicazioni**, i lavori volti all'adozione del pacchetto di misure di armonizzazione sulla seconda fase della liberalizzazione del settore, costituito da quattro proposte di direttiva riguardanti le reti e i servizi di comunicazione elettronica, l'accesso e l'interconnessione, le autorizzazioni, il servizio universale e i diritti degli utenti, e un progetto di decisione sullo "spettro radiofrequenze".

Al Consiglio Telecomunicazioni del 6 dicembre 2001, è stato constatato uno stato di avanzamento dei lavori sul pacchetto Telecomunicazioni, successivamente oggetto di un trilogico, Parlamento europeo, Commissione e Consiglio per la pronuncia in seconda lettura il 12 dicembre dello stesso anno.

La proposta di direttiva quadro istituisce l'assetto normativo comune per le **reti** e i servizi di comunicazione elettronica. In tale ambito dovrebbero trovare collocazione la serie di ulteriori norme particolari raccolte nel pacchetto di proposte, volto ad adeguare l'attuale disciplina comunitaria ai profondi mutamenti nel settore delle telecomunicazioni, dei media e delle tecnologie dell'informazione. Obiettivi rilevanti della nuova normativa sono il completamento del processo di liberalizzazione, l'armonizzazione delle discipline dei mercati nazionali, la revisione del rapporto tra Commissione europea e autorità regolamentari nazionali, nel rispetto dei principi di flessibilità e di sussidiarietà. Quest'ultimo principio trova particolare applicazione in materia di gestione dello spettro e di disciplina del ricorso contro le decisioni delle autorità nazionali, in vista del completamento del processo di liberalizzazione dei mercati e dell'armonizzazione delle legislazioni nazionali.

La direttiva sull'**interconnessione** specifica i tipi di obblighi di accesso di interconnessione che possono essere imposti agli operatori che dispongono di un rilevante potere di mercato, nonché le limitate circostanze in cui gli obblighi possono essere imposti ad altri operatori.

La direttiva **licenze e autorizzazioni**, impone il ricorso alle autorizzazioni generali, salvo per l'assegnazione delle frequenze radio e dei numeri e introducendo nuove limitazioni alle condizioni che possono essere imposte ai prestatori di servizi. Semplifica le procedure per l'assegnazione delle licenze, eliminando l'obbligo di fornire informazioni e limitando la portata

dei controlli di conformità.

La direttiva sul **servizio universale** non prevede un'estensione significativa ma introduce una procedura di riesame della portata del servizio stesso. Definisce inoltre i diritti degli utenti (accesso ai servizi di consultazione degli elenchi abbonati, e portabilità del numero) nonché le misure destinate a compensare i fornitori del servizio universale.

Infine, con la decisione sullo **spettro delle frequenze radio elettriche** vengono regolate le assegnazioni di risorse che il mercato rende sempre più limitate, stabilisce un coordinamento fra sedi europee e internazionali di settore, attribuisce alla Commissione, nel quadro di una procedura di Comitato appropriato, il potere di proporre misure volte ad armonizzare l'utilizzazione dello spettro delle frequenze.

Un Comitato di conciliazione ha sancito il 12 dicembre 2001 l'accordo su questa soluzione che consente l'adozione delle quattro proposte di direttive e della decisione. Diritto di appello contro le decisioni delle autorità normative nazionali (ARN), meccanismo di trasparenza delle decisioni dell'ARN, l'interoperabilità, coordinamento sullo spettro radio elettrico, gli obblighi del servizio universale, sono stati i punti principali regolati nell'accordo.

Tra gli obiettivi c'è il rafforzamento del mercato interno attraverso meccanismi di coordinamento a livello europeo: le ARN dovranno consultarsi a vicenda e consultare l'esecutivo comunitario su decisioni nazionali che possono avere conseguenze sugli utenti di altri Paesi.

Per la proposta di direttiva sul **trattamento dei dati a carattere personale** e protezione della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche, inizialmente facente parte del "pacchetto", è stato raggiunto al Consiglio Telecomunicazioni del 6 dicembre 2001 un accordo politico.

La sicurezza delle **reti informatiche** è stata oggetto, il 6 dicembre 2001, di una risoluzione del Consiglio che sollecita un impegno sia comunitario che degli Stati membri per un quadro europeo efficace ed omogeneo di misure che assicurino la disponibilità di servizi e dati informatici, prevengano l'intercettazione non autorizzata delle comunicazioni, garantiscano che l'invio, la ricezione e la memorizzazione dei dati trasmessi sia completa e non abbia subito modifiche, assicurino la riservatezza dei dati, proteggano i sistemi informatici contro accessi non autorizzati.

E' stata raggiunta la posizione comune per l'adozione del regolamento relativo alla messa in opera del **dominio di primo livello ".eu"**. La proposta mira a creare il dominio Internet di primo livello (TLD) ".eu", come previsto dall'iniziativa "eEurope", approvata dal Consiglio europeo di Lisbona del 23 e 24 marzo 2000. Il regolamento si prefigge di fornire alle imprese, alle organizzazioni e ai cittadini europei un nuovo dominio di registrazione dei nomi, promuovendo così l'accesso alle reti Internet. Fissa inoltre i requisiti e gli obblighi che devono essere rispettati dal Registro, l'organismo cui sarà affidata l'organizzazione, l'amministrazione e la gestione del dominio di primo livello ".eu".

La posizione comune assunta il 6 dicembre 2001 dal Consiglio Telecomunicazioni, costituisce un importante passo avanti in vista dell'adozione definitiva della **seconda direttiva postale**. Il testo individua un punto di equilibrio tra i diversi interessi e le esigenze dei singoli Stati membri. L'accordo riguarda una liberalizzazione in tre fasi: 2003, 2006 e 2009, fase decisiva prevista. La prima tappa dovrebbe partire il 1° gennaio 2003 e rappresenterebbe un incremento del 20% di apertura rispetto alla direttiva in vigore. Per la fase decisiva, la Commissione elaborerà uno studio di prospettiva che valuterà, per ogni Stato membro, l'incidenza sul servizio universale del completamento del mercato interno postale nel 2009. In base alle conclusioni dello studio, l'esecutivo comunitario presenterà, entro il 31 dicembre 2006, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se necessario, di una proposta che confermi la data del 2009 per il completamento del mercato interno postale o fissi eventuali ulteriori fasi alla luce delle conclusioni dello studio.

Il testo attuale riconosce, anche attraverso l'eliminazione della categoria dei servizi speciali o specifici, l'impostazione di Paesi come l'Italia preoccupati delle conseguenze di una apertura senza garanzie per l'effettivo mantenimento del servizio universale a favore dell'intera collettività.

L'Italia è riuscita a ottenere che la liberalizzazione avvenga in modo graduale e controllato, che sia garantito in ogni caso il servizio universale, che vi sia una valutazione concreta delle situazioni specifiche esistenti nei singoli Stati membri, che la decisione sulla liberalizzazione definitiva sia assoggettata alla procedura di codecisione.

L'ulteriore apertura del mercato dei servizi postali se da un lato potrebbe avere ripercussioni sull'occupazione e sull'attuale processo di

privatizzazione delle Poste Italiane S.p.A. dall'altro potrebbe procurare benefici per gli utenti e per l'economia nazionale, più aperta alla concorrenza.

La proposta in discussione inoltre potrebbe incidere a lungo termine sull'area riservata alle Poste Italiane S.p.A., già oggi insufficiente a coprire gli oneri dell'obbligo di fornitura generalizzata.

Nel 2002 il governo italiano intende garantire che la progressiva liberalizzazione del servizio postale non vada ad intaccare il nucleo essenziale del servizio universale, da fornire a tutti gli utenti, anche se non remunerativo.

2.6 AMBIENTE E SANITA'

Politica integrata dei prodotti e strategia prodotti chimici sono un tassello importante per costruire lo sviluppo sostenibile, integrando economia, ambiente, socialità. Si rafforza il concetto di responsabilità ambientale ponendo a carico dell'impresa l'onere della prova.

Il governo italiano nel 2002 si concentrerà su sviluppo sostenibile, ratifica del Protocollo di Kyoto e rintracciabilità dei prodotti transgenici dalla fattoria al supermercato, per definirne applicazione, autorizzazioni, competenze nazionali.

I programmi sanitari degli Stati membri verranno integrati, nascerà una nuova disciplina per la pubblicità del tabacco dopo la sentenza della Corte di Giustizia.

Ribadito il sostegno italiano alla città di Parma come sede dell'Autorità alimentare europea.

I problemi ambientali, da affrontare all'inizio del ventunesimo secolo, sono complessi sia per natura che per soluzioni richieste. Prendere in esame diversi nuovi metodi per risolverli è l'impegno dell'attività comunitaria. Lo scopo complessivo di giungere ad una società sostenibile può essere raggiunto anche sottolineando l'importanza di integrare le condizioni ambientali nei settori economici e nelle altre politiche.

La strategia per i **prodotti chimici** e la **politica integrata dei prodotti**, insieme al programma d'azione 2001-2010, sono i temi più rilevanti di politica comunitaria che il Consiglio dei Ministri dell'ambiente ha discusso nel corso del 2001. Altri dossier importanti hanno riguardato l'informazione ambientale, i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, il sostegno alle organizzazioni non governative, la tracciabilità e l'etichettatura degli organismi geneticamente modificati e la limitazione delle emissioni di CO₂.

Inoltre l'Unione europea si è impegnata a ratificare il Protocollo di Kyoto prima del summit mondiale sullo sviluppo sostenibile che si terrà a Johannesburg nel prossimo mese di agosto. A Göteborg (15/16 giugno 2001) il Consiglio europeo ha approvato la nuova Strategia europea per lo

Sviluppo sostenibile in preparazione anche del vertice europeo di Barcellona. La Strategia europea contiene alcune concrete indicazioni per il coordinamento delle politiche ai fini di uno sviluppo sostenibile sotto i profili economico, sociale ed ecologico indicando una serie di importanti obiettivi specifici e le misure necessarie per il loro raggiungimento. La tutela della salute, la gestione delle acque dolci, l'efficienza energetica, la gestione della biodiversità e degli ecosistemi, oltre che le iniziative sostenibili per l'Africa, sono i temi di maggior rilievo.

La **responsabilità ambientale** è l'altro tema che, affrontato dal Libro bianco, troverà in sede comunitaria una formalizzazione normativa nel corso del 2002.

Il Vertice mondiale sarà un'occasione per incoraggiare la realizzazione degli obiettivi fissati a Rio de Janeiro nel 1992 e definire nuovi impegni politici da parte di tutti i Paesi nel cammino verso lo sviluppo sostenibile. L'Unione europea ha assunto un impegno importante e un ruolo guida nel processo preparatorio del vertice. Il cammino richiede coordinamento con tutti i Paesi membri per identificare gli obiettivi strategici e i temi chiave da affrontare. Per contribuire in modo decisivo è necessario raggiungere un elevato grado di coerenza e complementarietà tra i preparativi del vertice e i diversi processi a livello europeo ed in particolare, oltre alle strategie di settore, con il VI Programma d'azione e la Strategia sullo sviluppo sostenibile.

La strategia per i prodotti chimici proposta dalla Commissione con un Libro bianco condiviso dal Consiglio e dal Parlamento europeo, persegue l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile in grado di assicurare il raggiungimento di un alto grado di protezione per l'ambiente rafforzando l'occupazione e la competitività delle imprese. Basata sul principio di precauzione, prevede da un lato incentivi per la sostituzione delle sostanze che presentano i maggiori problemi sanitari e, dall'altro, pone a carico dell'industria il cosiddetto onere della prova.

Analogamente la politica ambientale integrata relativa ai prodotti è rivolta ad un miglioramento continuo della *performance* ambientale di merci e servizi, nel contesto dell'intero ciclo di vita, coordinando strumenti di intervento disponibili (marchi ecologici), attori coinvolti (consumatori ed imprese), livelli di azione (locale, nazionale ed europea). Il Libro verde presentato dalla Commissione ha ricevuto il consenso del Consiglio.

L'informazione ambientale, inoltre, viene rafforzata dalla definizione del quadro generale del diritto di accesso al pubblico uniformandosi alla Convenzione di Aarhus (1998). La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, su cui è stata raggiunta una posizione comune, stabilisce la partecipazione pubblica al processo decisionale e l'accesso alla giustizia nelle tematiche ambientali per renderne possibile la ratifica.

Il governo italiano per il 2002 ha sostenuto delle priorità peraltro già indicate dalla Presidenza spagnola. Oltre agli impegni internazionali relativi allo sviluppo sostenibile, in particolare la **ratifica del Protocollo di Kyoto**, il governo valuta necessaria l'approvazione del regolamento sulla tracciabilità e l'etichettatura degli OGM e la direttiva sui diritti di emissione di CO₂. Su quest'ultima molti Paesi si sono espressi a favore dell'obbligatorietà di tale sistema. Tutti, ad eccezione del Regno Unito e dell'Irlanda, hanno espresso parere favorevole nel limitare gli scambi alla sola CO₂.

Per gli OGM la proposta garantisce la **rintracciabilità degli OGM** lungo l'intera catena di produzione e distribuzione del prodotto ("dalla fattoria al supermercato") e garantisce un'adeguata informazione del consumatore permettendo, inoltre, il ritiro dal mercato di quei prodotti valutati pericolosi per la salute umana e per l'ambiente. Individua la precisa responsabilità degli operatori del settore di dichiarare e trasmettere a tutta la catena di produzione, fino al consumatore finale, le specifiche informazioni sugli OGM e sui prodotti OGM.

Aspetto nuovo e di forte impatto rispetto alla normativa precedente è l'inclusione dell'obbligo di etichettatura dei mangimi OGM.

Si fa riferimento ad un sistema di identificazione basato sull'utilizzo di un codice di identificazione unico, o codice esclusivo, che garantisca la tracciabilità dei prodotti citati in qualsiasi fase di produzione e commercializzazione. Vengono previsti inoltre obblighi per gli operatori in materia di etichettatura dei prodotti costituiti o contenenti OGM "viventi" che dovranno essere etichettati nelle varie fasi della catena di produzione e distribuzione. Rimangono ancora molti problemi aperti come il campo di applicazione, le procedure di autorizzazione, le competenze delle autorità nazionali, la clausola di salvaguardia e i valori soglia ammessi.

Le principali priorità e gli obiettivi della politica ambientale che l'Unione europea intende promuovere nei prossimi dieci anni è invece fissata nel VI

Programma di azione per l'ambiente che sarà indirizzato, soprattutto, ad un ulteriore sviluppo della legislazione ambientale nelle altre politiche, e ad una maggiore informazione ed allo sviluppo della gestione ambientale. Quattro i settori di particolare applicazione: cambiamenti climatici, ambiente e salute, natura e biodiversità, gestione delle risorse naturali e rifiuti.

Il rapporto fra i danni ambientali e problemi per la salute umana suscita grande attenzione sia a livello nazionale che europeo, per questo fra le priorità del programma d'azione è la soluzione dei problemi sanitari in rapporto all'ambiente.

Il programma di azione comunitario nel campo della **sanità pubblica** (2001-2006) è stato approvato dal Consiglio sanità nella riunione del 5 giugno, dopo che il Parlamento aveva espresso il suo parere.

La creazione di una rete di sorveglianza che dovrà essere dotata di strutture idonee a svolgere il delicato compito di controllo ed **integrazione dei programmi sanitari** attuati dai Paesi membri, è il punto più rilevante del documento, insieme all'intesa raggiunta sul budget da assegnare ai programmi che sostituiranno gli attuali otto programmi settoriali nel settore della sanità pubblica, fissato a 280 milioni di euro. Il governo italiano ha rilevato, comunque, l'esigenza di dotare i programmi di risorse adeguate soprattutto in considerazione della loro portata a livello comunitario.

Un importante accordo politico è stato raggiunto dal Consiglio sulla proposta di direttiva che stabilisce norme elevate di qualità e di sicurezza per la raccolta, il controllo, la lavorazione, la conservazione e la distribuzione del sangue umano e dei suoi componenti da applicare in gran parte del percorso trasfusionale, da prima della donazione fino alla distribuzione di queste sostanze per uso terapeutico.

In Consiglio sanità, inoltre, è stato avviato un dibattito sulla proposta di direttiva in materia di pubblicità e sponsorizzazione a favore dei **prodotti del tabacco**. Questa nuova proposta sostituisce una direttiva precedente del '98 annullata dalla Corte di Giustizia e si prefigge di armonizzare talune disposizioni nazionali in vigore per la pubblicità del tabacco, vietandone mezzi di comunicazione a stampa, trasmissioni radiofoniche e servizi informativi più in generale, nonché sponsorizzazione di eventi e di attività riguardanti più Stati membri finalizzate a promuovere i prodotti di tabacco. Il governo italiano pur condividendo l'iniziativa ritiene utile l'inserimento

nel testo di riferimenti alla pubblicità indiretta, la cui regolamentazione è ancora delegata agli Stati membri.

Sempre in questo settore è stata approvata dal Consiglio e inserita nella Comunitaria del 2001 la direttiva relativa alla lavorazione, alla presentazione e alla vendita dei prodotti del tabacco. Questa direttiva ha come obiettivo un elevato livello di protezione della salute pubblica. Le norme sono rispondenti all'esperienza e agli sviluppi scientifici acquisiti nel settore. Le principali misure di sicurezza riguardano i livelli massimi fissati in catrame, nicotina e monossido di carbonio delle sigarette, stabiliscono metodi di misurazione dei suddetti limiti, prevedono criteri più rigorosi per l'etichettatura dei prodotti del tabacco che devono comprendere specifiche e chiare avvertenze per la salute dei consumatori, compresa la pericolosità. Il Consiglio sanità ha inoltre discusso il progetto di convenzione quadro di lotta al tabagismo, presentato in seguito in sede OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità).

Per l'Autorità europea per gli alimenti, in attesa della scelta della sede definitiva al prossimo vertice di Barcellona tra le sedi proposte di Parma, Barcellona, Helsinki e Lille, il Parlamento Europeo ha formulato il suo parere in seconda lettura nella sessione plenaria del 12 dicembre 2001 sulla proposta di regolamento, che, oltre ad istituire l'Autorità, stabilisce principi e requisiti generali della legislazione alimentare e fissa procedure nel campo della sicurezza alimentare, per garantire un livello elevato di tutela della vita e della salute umana nell'esecuzione delle politiche comunitarie.