

mentre gli apporti tecnici vanno assicurati con l'eventuale nomina di periti.

Molto probabilmente sotto la presidenza greca i lavori riguarderanno l'aspetto giurisdizionale mentre durante la presidenza italiana i lavori andranno riportati sulla proposta globale.

La posizione dei partner europei è cauta: tutti gli Stati membri, compresa l'Italia, dichiarano la volontà di raggiungere un accordo ma in realtà i progressi non sono significativi e procedono a fasi alterne.

2.3.2 Brevettabilità software

Durante la presidenza danese sono iniziati i lavori sul dossier relativo alla brevettabilità del software, atteso dalle industrie europee di settore per colmare il gap competitivo tuttora esistente con le concorrenti statunitensi e giapponesi. L'ambiente economico e tecnologico in cui le imprese europee operano ha, infatti, subito una considerevole evoluzione rispetto al passato in termini di innovazione sia di prodotto che di processo.

D'altra parte, l'esigenza di un'armonizzazione a livello comunitario è ormai diventata imprescindibile in considerazione delle differenti prassi applicative, sia nell'ambito dei diversi Stati membri che nell'Ufficio europeo dei brevetti di Monaco.

L'Italia ha sostenuto l'applicazione anche al software dei principi generali della legislazione brevettuale, garantendo attraverso un'elevata qualità dell'esame, che i requisiti di brevettagione vengano valutati con la massima attenzione, lasciando fuori quei *business methods* che non rappresentano delle invenzioni in quanto privi del carattere di novità tecnica. L'esecutivo comunitario ha cercato di mediare tra due esigenze contrapposte: da un lato quelle dei titolari dei diritti (imprese innovative) e dall'altro il mondo variegato e complesso di tutti i soggetti che traggono beneficio dall'innovazione, fautori del *freeware*.

Nel corso del 2003 il negoziato procederà presumibilmente in vista di una rapida approvazione, con l'Italia impegnata a stemperare situazioni di

iperprotezione dei programmi per computer, per non falsare la concorrenza e non ostacolare iniziative che utilizzano software per sviluppare ulteriore tecnologia.

2.4 SERVIZI FINANZIARI

Il Consiglio Europeo di Barcellona ha ribadito gli obiettivi del Piano d'azione per i servizi finanziari (attuazione entro il 2003 per quanto riguarda i valori mobiliari ed i capitali di rischio ed entro il 2005 per quanto riguarda i servizi finanziari) come priorità chiave del programma di riforme economiche di Lisbona ed ha fissato precise scadenze per l'adozione di otto misure specifiche (direttive abusi di mercato, contratti di garanzia finanziaria, vendita a distanza di servizi finanziari, intermediari assicurativi, prospetti, conglomerati finanziari, fondi pensioni e regolamento sui principi contabili internazionali).

2.4.1 Attuazione del Piano d'azione

Per la realizzazione degli obiettivi fissati nel Piano d'azione in ambito comunitario si sta lavorando su vari provvedimenti.

Il Consiglio Competitività del 30 settembre 2002 ha raggiunto un orientamento generale sul testo della proposta di direttiva sui requisiti di pubblicità di taluni tipi di società che è volta a rendere più facilmente e rapidamente accessibili le informazioni sulle società a responsabilità limitata (quotate e non quotate).

La proposta introduce l'obbligo degli Stati membri di consentire alle società a responsabilità limitata il deposito su supporto informatico delle informazioni che sono tenute a rendere pubbliche. Nella direttiva si prevede che chiunque voglia estrarre copia possa presentare la relativa domanda e ottenere le informazioni richieste su supporto informatico e, inoltre, le società potranno depositare le traduzioni degli atti che pubblicano.

La delegazione italiana ha sostenuto la proposta di direttiva della Commissione, chiedendo l'inserimento di alcune disposizioni (informazioni sul siti web e e-mail nonché riconoscere valore meramente informativo alle informazioni depositate su supporto informatico (in particolare a quelle pubblicate su base volontaria).

L'Ecofin del 5 novembre 2002 ha raggiunto l'accordo politico sul testo della proposta di direttiva sul prospetto da pubblicarsi in caso di offerta al pubblico o ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari allo scopo di agevolare il più ampio accesso possibile al capitale d'investimento da parte degli emittenti, attraverso l'introduzione di un passaporto avente efficacia paneuropea. Il corretto funzionamento e lo sviluppo dell'efficienza del mercato deve, tuttavia, conciliarsi con un accresciuto livello di tutela degli investitori, in conformità ai principi regolamentari più rigorosi.

L'Italia, pur avendo evidenziato alcuni aspetti problematici della proposta, ha aderito all'accordo politico.

La direttiva sugli abusi di mercato, approvata definitivamente il 3 dicembre 2002, sostenuta dall'Italia, persegue l'obiettivo di assicurare l'integrità dei mercati finanziari comunitari e di accrescere la fiducia degli investitori nei mercati stessi dettando norme combinate per combattere sia l'abuso di informazioni privilegiate, sia la manipolazione del mercato. Tali fenomeni costituiscono infatti ostacolo alla reale e piena trasparenza del mercato, requisito fondamentale perché tutti i soggetti economici siano in grado di operare su mercati finanziari integrati.

La direttiva rafforza ed estende le misure preventive, prevede che sia individuata, nell'ambito degli Stati membri, un'unica autorità competente per l'attuazione delle disposizioni con maggiori poteri investigativi, detta gli obblighi di cooperazione internazionale, richiede l'introduzione di sanzioni e misure di tipo amministrativo ed adotta la procedura dei comitati per una disciplina su 4 livelli (procedura Lamfalussy).

La direttiva sulle regole di valutazione per i conti annuali e consolidati di taluni tipi di società nonché di banche e di altre istituzioni finanziarie, approvata il 27 settembre 2001, introduce il c.d. valore equo quale criterio

contabile, si prefigge di facilitare la raccolta di capitali per gli emittenti consentendo di redigere documenti finanziari sulla base delle norme contabili internazionali, adottati dai principali mercati di capitali internazionali, coerentemente con l'indirizzo generale assunto dall'UE in campo contabile. Il disegno di legge comunitaria attualmente all'esame delle Camere proroga di sei mesi il termine per il recepimento.

Il regolamento sull'applicazione di principi contabili internazionali prevede l'introduzione di un Comitato di regolamentazione contabile per il recepimento dei "principi contabili internazionali e le relative Interpretazioni". Al fine di realizzare un mercato finanziario dei capitali pienamente integrato e trasparente, il Regolamento prevede l'obbligo per tutte le società dell'Unione Europea quotate sui mercati regolamentati, ivi comprese le banche e le società di assicurazione, di redigere i conti consolidati in conformità con i principi contabili internazionali emanati dallo IASB. Il regolamento contribuirà ad eliminare le barriere agli investimenti transfrontalieri assicurando la comparabilità dei conti delle imprese quotate. Gli Stati membri potranno estendere l'applicazione delle disposizioni anche alle società i cui titoli non siano quotati su un mercato regolamentato. Le società soggette al diritto di uno Stato membro sono obbligate a redigere, conformemente ai principi contabili internazionali, i conti consolidati a decorrere dal primo gennaio 2005.

La direttiva relativa ai conti annuali e ai conti consolidati di taluni tipi di società e delle imprese di assicurazione, presentata dalla Commissione europea il 9 luglio 2002, recepisce la nuova strategia di internazionalizzazione delle regole contabili per i mercati finanziari ed introduce gli emendamenti necessari al fine di garantire la compatibilità delle direttive contabili con i futuri sviluppi delle norme contabili internazionali.

2.5 LIBERA CIRCOLAZIONE PERSONE

2.5.1 Riconoscimento qualifiche professionali

Il Consiglio europeo di Barcellona del 15 e 16 marzo 2002, tra le linee d'azione prioritarie, per garantire un mercato del lavoro più flessibile e attraente, ha individuato le seguenti:

- a) rafforzare la strategia per l'occupazione integrando la strategia di Lussemburgo con gli obiettivi di Lisbona;
- b) promuovere la mobilità e migliorare i programmi di istruzione e formazione adottando i necessari strumenti giuridici e eliminando gli ostacoli regolamentari e amministrativi non necessari al riconoscimento delle qualifiche professionali.

Sulla base anche di precedenti indirizzi politici e di precisi impegni la Commissione ha presentato una proposta di direttiva che disciplina “il riconoscimento delle qualifiche professionali” per l’accesso alle professioni regolamentate coperte dalle direttive Sistemi generali e dalle direttive settoriali (medici, infermieri, dentisti, veterinari, ostetriche, farmacisti e architetti).

Il testo della Commissione si presenta come una norma quadro che sostituisce le 16 direttive che già disciplinano il diritto di stabilimento e la libera prestazione di servizi dei professionisti.

Per quanto riguarda i Sistemi generali, la novità più significativa riguarda la previsione di una disciplina ad hoc per la prestazione di servizi, completamente assente nelle singole direttive, un ampliamento del campo di applicazione e un rafforzamento dei mezzi di cooperazione tra le Amministrazioni nazionali e tra queste e la Commissione.

Per quello che riguarda le direttive settoriali la proposta non prevede cambiamenti di rilievo nel quadro dei meccanismi di riconoscimento. Viene prevista invece una sostanziale semplificazione nelle procedure consultive demandate ai singoli Comitati istituiti per ogni professione,

attraverso l'abolizione degli stessi e l'istituzione di un unico comitato formato da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

Per orientare il dibattito politico al Consiglio Competitività del 3 dicembre 2002, la Presidenza danese ha presentato un documento articolato sulle seguenti quattro questioni considerate cruciali per far progredire il dibattito al Consiglio:

- a) riduzione *ad unum* dei Comitati consultivi istituiti dal Consiglio per ogni direttiva settoriale.

L'Italia vede con favore la proposta di avere un unico Comitato, che possa operare con una composizione variabile in relazione agli argomenti trattati con il necessario livello di rappresentanza assicurato sulla base di una autonoma valutazione degli Stati membri.

- b) disciplina specifica per la libera prestazione dei servizi;
- c) condizioni cui sottoporre il prestatore di servizi;

I punti b) e c) vertono sulla libera prestazione di servizi.

La direttiva prevede una procedura specifica più leggera di quella prevista per il diritto di stabilimento; consiste, infatti, in una comunicazione preliminare, da parte del professionista, all'Autorità competente dello Stato ospitante che può verificare successivamente il possesso dei titoli posseduti.

L'Italia è d'accordo sulla necessità che l'attuale sistema che disciplina la libera prestazione dei servizi debba essere migliorato, ma tale miglioramento non può prescindere, per principio, dal diritto dello Stato ospite di poter effettuare un controllo sui requisiti professionali posseduti dal professionista, con particolare riferimento al caso di professioni strettamente correlate con l'interesse generale, pur nel rispetto del principio di non discriminazione.

- d) miglioramento della cooperazione amministrativa tra gli Stati e tra gli Stati e la Commissione.

Il processo di allargamento e i fenomeni migratori impongono il rafforzamento della cooperazione tra gli Stati membri nel campo dell'istruzione, formazione professionale e formazione superiore e

nuova attenzione al problema dell'informazione in materia dei riconoscimenti a fini professionali.

L'Italia concorda sull'opportunità di migliorare la rete informativa attraverso, anche, la creazione di una vera e propria rete europea dei punti di contatto oggi esistenti.

2.5.2 Libera circolazione e soggiorno dei cittadini UE e dei loro familiari

In considerazione dell'alto numero di cittadini italiani presenti negli altri Stati membri e del contenzioso in corso, l'Italia ha un forte interesse per questa proposta di direttiva, che offre ai cittadini dell'Unione ed ai loro familiari garanzie e formalità "equivalenti" a quelle godute da un cittadino nazionale.

Il diritto di ingresso e soggiorno è attualmente disciplinato da un corpus legislativo complesso, formato da due regolamenti e nove direttive: questi strumenti si fondano su differenti basi giuridiche del Trattato e riguardano categorie diverse di beneficiari. La proposta, sotto forma di testo unico e giunta ad un'avanzata fase di negoziazione nel gruppo ad hoc del Consiglio, garantisce una maggiore flessibilità e trasparenza.

Le più importanti novità previste sono:

- facilitazioni considerevoli per l'esercizio del diritto di circolazione e soggiorno ai familiari del cittadino dell'Unione (qualunque sia la loro cittadinanza);
- estensione da tre a sei mesi del periodo durante il quale il cittadino di uno Stato membro può soggiornare in un altro Stato membro, in base al mero possesso di una carta d'identità o di un passaporto validi e senza dover adempiere alcune particolari formalità;
- abolizione della carta di soggiorno per i soggiorni superiori a sei mesi;
- introduzione del diritto di soggiorno permanente dopo quattro anni di residenza nello Stato membro ospitante;

- divieto di espulsione per i cittadini dell'Unione in soggiorno permanente.

Permangono ancora divergenze tra gli Stati sulla natura della registrazione destinata a sostituire la carta di soggiorno, la protezione contro l'espulsione, il concetto di ascendente e discendente del titolare del diritto di soggiorno.

2.6 APPALTI PUBBLICI

In materia di appalti pubblici, nel corso del 2003 dovrebbero concludersi i lavori relativi alla emanazione del pacchetto legislativo, attualmente al vaglio del Parlamento europeo in seconda lettura su:

- a) le procedure di aggiudicazione di forniture, lavori e servizi (settori classici)
- b) gli appalti relativi ai settori dell'acqua, dell'energia e dei trasporti (settori speciali)

Le nuove norme introdurranno importanti novità quali i meccanismi di committenza per via elettronica, il dialogo competitivo, nel caso di appalti particolarmente complessi ed in evoluzione costante come, ad esempio, nel settore dell'alta tecnologia; gli accordi quadro per i committenti pubblici per commesse di lungo periodo.

Altre novità riguardano:

- la ponderazione relativa a ciascun criterio di aggiudicazione;
- l'obbligo di esclusione dei concorrenti condannati definitivamente per reati di criminalità organizzata, frode ai danni della Comunità e corruzione.

Nelle norme in parola vengono altresì presi in considerazione gli aspetti sociali e soprattutto quelli ambientali esplicitamente inseriti nei criteri di aggiudicazione.

Per quanto riguarda in particolare la direttiva sugli appalti nei settori speciali, si è voluto garantire meccanismi di esenzione dall'applicazione

della direttiva stessa delle attività direttamente esposte alla concorrenza come già avvenuto nel campo delle telecomunicazioni.

Il tutto in un quadro tendente a favorire la velocizzazione degli appalti in un sano regime di concorrenza al fine di rendere pienamente operativo il mercato interno.

Nel corso del 2003, dopo che il Parlamento europeo avrà espresso il proprio parere in seconda lettura, il governo italiano intende, all'occorrenza, confermare la posizione già espressa in sede di accordo politico, conseguito al Consiglio Competitività negli ultimi mesi del 2002.

2.7. TRASPORTI

Nell'ottica del rinvigorimento della coesione economica e sociale dell'Europa nonché della promozione dello sviluppo sostenibile, si attribuisce la massima priorità al potenziamento delle infrastrutture in un'Europa ampliata e si considera fondamentale il rilancio di un sistema efficiente delle Grandi reti transeuropee in relazione all'Allargamento e all'esigenza di integrazione dei nuovi Stati membri sotto il profilo della mobilità.

Ai fini della creazione di un sistema infrastrutturale e trasportistico efficiente si ritiene fondamentale l'eliminazione delle strozzature e il superamento delle barriere naturali che creano ostacoli e distorsioni al funzionamento del mercato interno e limitano la libera circolazione delle merci e delle persone.

Grande importanza si annette alla qualità delle modalità di trasporto in termini di sostenibilità, minor impatto ambientale e promozione dell'uso di moderne tecnologie.

A tal proposito si ritiene fondamentale la valorizzazione di tutte le sinergie possibili tra risorse pubbliche e private, comunitarie e nazionali mobilitabili per il finanziamento dei nuovi investimenti nel campo delle infrastrutture.

Un sistema efficiente non può inoltre prescindere dalle questioni relative alla sicurezza e alla prevenzione degli atti di terrorismo.

Tali priorità ed obiettivi sono stati perseguiti nell'espletamento dell'attività in sede comunitaria.

2.7.1 Trasporti stradali

Nell'ambito della partecipazione dell'Italia al processo normativo comunitario in materia di trasporto su strada di merci, nel corso dell'anno 2002 sono stati posti in essere una serie di interventi presso gli organismi comunitari e le autorità dei Paesi con i quali sussistono difficoltà di attraversamento dell'Arco alpino (Svizzera, Austria, Francia) per raggiungere intese volte al superamento di tale difficoltà che si sostanziano prevalentemente:

- nelle misure di regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti introdotte da parte svizzera per l'attraversamento del proprio territorio nella galleria del S. Gottardo;
- nel contingentamento dei transiti in territorio austriaco gestito con il sistema degli **“ecopunti”** (introdotto dal Protocollo n. 9 dell'Atto di adesione dell'Austria all'Unione europea del 1992), in scadenza al 31 dicembre 2003;
- nelle limitazioni all'accesso al tunnel del Monte Bianco, riaperto progressivamente al traffico pesante a senso unico alternato, ma con un regolamento di circolazione comunque rigido ed in via di revisione, anche per consentire il ripristino del doppio senso

In particolare, per quel che riguarda il transito in territorio svizzero e specificamente il passaggio dei veicoli pesanti nel tunnel del San Gottardo, sono state interessate le Autorità comunitarie per verificare l'aderenza al trattato fra l'U.E. e la Svizzera delle misure adottate da quest'ultima per dosare il traffico, soprattutto del diritto di precedenza accordato agli autotrasportatori del Canton Ticino.

Relativamente alle problematiche “transito Austria” sono state cercate intese tra i Paesi più interessati (Italia, Germania e Grecia) al fine di seguire una linea comune sul problema di contingentamento dei transiti attraverso

il territorio austriaco che assegna a ciascuno Stato membro un quantitativo massimo di diritti di transito ("ecopunti") in funzione delle emissioni inquinanti dei veicoli.

Il regime degli "ecopunti" rappresenta un ostacolo rilevante al transito delle nostre merci attraverso l'Europa. Il suo superamento riveste carattere prioritario per i riflessi sulla libera circolazione delle merci, il completamento effettivo del mercato interno ed i maggiori costi sostenuti dal nostro sistema economico per la presenza di barriere naturali, amministrative e carenze infrastrutturali alternative.

Al fine di facilitare il prosieguo del negoziato in ambito comunitario, nel corso del 2002 si sono costituiti tre tavoli tecnici di lavoro tra i Paesi maggiormente interessati alla questione (Germania, Italia, Austria e Grecia) e la Commissione europea con lo scopo di definire proposte di soluzioni sul transito Alpino. Alla rigida posizione assunta dall'Austria, mirante a mantenere una consistente riduzione del traffico commerciale attraverso il suo territorio, si è contrapposta una posizione ferma da parte italiana volta a pervenire all'eliminazione degli ostacoli esistenti.

Le varie proposte di compromesso presentate dalla Presidenza dell'U.E. nel corso di vari incontri hanno cercato di trovare in qualche misura soluzione alle difficoltà ambientali e politiche dell'Austria, in aderenza al Trattato. Una grande maggioranza delle delegazioni e la Commissione europea è disponibile a considerare soluzioni rigidamente transitorie, limitate al massimo al 2006, che prevedano l'eliminazione graduale del contingentamento dei transiti a partire già dal 1 gennaio 2004 (dopo la scadenza del sistema "ecopunti"), in connessione con i problemi ambientali.

Anche a seguito di nuove specifiche sollecitazioni del Consiglio europeo di Copenaghen, soluzioni nel senso suddetto che prevedono la graduale liberalizzazione per i veicoli commerciali rispondenti allo standard Euro 4 (a minor impatto ambientale) a partire dal 2004 con una progressiva riduzione del transito per altri veicoli, sono state presentate nel corso dei difficili negoziati, ma non sono risultate tali da poter realizzare un compromesso pienamente soddisfacente sia da parte italiana che da parte

austriaca, particolarmente per il grado di degressività del transito di veicoli più inquinanti previsto.

Per ultimo, su una simile proposta, presentata nel corso del Consiglio straordinario dei Ministri dei trasporti, convocato per il 31 dicembre 2002, la Presidenza danese ha registrato un orientamento politico favorevole da parte della maggioranza delle delegazioni presenti. Tale orientamento generale è stato approvato senza votazione, in mancanza di quorum necessario per un accordo, con l'opposizione di Italia, Austria, Belgio e Olanda. L'esame è in corso a livello di Parlamento europeo, che sembra voler seguire un approccio diverso costruendo il sistema sullo standard dei veicoli. Alla luce della prima lettura resa dal Parlamento europeo la Presidenza greca deciderà l'iter. E' presumibile che il dossier debba essere affrontato sotto Presidenza italiana con la scadenza del 31 dicembre 2003 alle porte.

Il problema dei **tunnel** che collegano l'Italia alle Regioni Nord-europee, occupa un posto centrale nella questione dei **Valichi alpini**. E' necessario, per assicurare la libera circolazione delle merci e dei cittadini tra le regioni europee interessate, disporre di un numero adeguato e sicuro di attraversamenti dell'Arco alpino. Carenze settoriali rischiano di determinare ripercussioni notevoli sulla funzionalità del sistema della rete stradale transeuropea, data la centralità del nostro territorio nei collegamenti Nord - Sud dell'Europa ed Est-Ovest al di qua delle Alpi.

Nel corso della prossime presidenze dell'U.E. la questione dovrà essere oggetto di dibattito che troverà spunto dall'esame delle nuove misure sulla sicurezza dei tunnel stradali formulate dalla Commissione europea nella proposta di direttiva presentata il 30 dicembre 2002.

La proposta si indirizza all'armonizzazione degli standard minimi di sicurezza delle gallerie, in particolare di quelle della rete transeuropea, per prevenire gli incidenti e limitare le loro conseguenze, a volte drammatiche, come dimostrato dai gravi fatti avvenuti nelle gallerie del Monte Bianco e Tauern nel 1999 e del Gottardo nel 2001, non limitate a perdite di vite umane, ma con ripercussioni notevoli nell'economia di intere regioni per l'interruzione del sistema di trasporto viario per l'impraticabilità della galleria. Per scongiurare tali incidenti, la Commissione europea propone

per ogni Stato membro l'adozione di una serie di misure di carattere strutturale, tecnico e organizzativo nel campo della sicurezza stradale, riconoscendo che ciò comporterà per i Paesi comunitari un notevole impegno finanziario, stimato a circa sei miliardi di euro in dieci anni. In tale contesto, si pone la situazione dell'Italia con circa la metà dei tunnel aperti nell'U.E., in cui i principali svolgono la fondamentale funzione di assicurare il funzionamento del mercato unico e l'esercizio delle libertà previste dal Trattato.

La necessità di un adeguato finanziamento con i fondi comunitari delle reti transeuropee si impone per rendere possibile la realizzazione degli importanti obiettivi comunitari; tale posizione verrà sostenuta da parte italiana nel dibattito che verrà aperto sotto presidenza greca e che interesserà la presidenza italiana.

Sempre nell'anno 2002, si è pervenuti, il 1° marzo 2002, all'adozione del regolamento n.484/2002, che ha modificato i regolamenti del Consiglio n. 881/92 e n. 3118/93 al fine di istituire un **attestato uniforme di conducente per i cittadini non comunitari** utilizzati, dalle imprese di trasporto merci stabilite in uno degli Stati membri, nel rispetto delle condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti stabilite nello stesso Stato.

Sono ancora in corso, invece, i lavori comunitari concernenti la proposta di modifica dei regolamenti n. 3820/85 e n. 3821/85 sui **tempi di guida e di riposo dei conducenti** per il trasporto su strada di merci e viaggiatori e sull'**apparecchio di controllo** per il rispetto dei medesimi tempi, e quelli concernenti la proposta di direttiva sulla **formazione professionale dei conducenti per il trasporto su strada di merci e passeggeri**, volta a stabilire l'obbligo di una formazione iniziale completa per il rilascio di un certificato di idoneità al conducente, sancendo il principio della formazione periodica permanente per l'aggiornamento.

I provvedimenti di cui sopra, che prendono in considerazione aspetti sociali di rilievo anche per gli importanti riflessi sulla sicurezza, sono sostenuti da parte italiana ai fini anche della loro rapida adozione, e costituiranno oggetto di esame prioritario del programma del Semestre di presidenza dell'Italia dell'Unione europea, ove nel frattempo non adottati.

Nella materia più specifica della **sicurezza concernente aspetti strutturali della motorizzazione**, una vasta attività ha interessato varie direttive e regolamenti per la definizione di elementi tecnici armonizzati. L’azione italiana si è indirizzata e si indirizza a sostenere misure volte al raggiungimento di alti gradi di sicurezza.

Fra i provvedimenti comunitari di rilievo adottati nel periodo si segnalano:

- la direttiva 2002/7/CE del 1/8/2002 relativa alle **masse ed alle dimensioni dei veicoli** che circolano nella Comunità, che ha esteso a 15 m. la lunghezza massima degli autobus;
- la direttiva 2002/85/CE del 5.11.2002, concernente la limitazione della velocità dei veicoli a motore, che estende l’obbligo di installazione del **limitatore di velocità** ai veicoli con massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate;
- il regolamento 1360/2002 del 13/6/2002 in materia di adeguamento tecnico delle specifiche tecniche dei **tachigrafi digitali**, di controllo nel settore dei trasporti su strada;
- la direttiva 2002/24/CE del 18/3/2002 relativa alla **omologazione dei veicoli a due o tre ruote**, che sostituisce la previgente direttiva quadro 92/61/CEE;
- la direttiva 2002/51/CE del 19/7/2002, sulla riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote e che modifica la direttiva 97/24/CE.

Fra i provvedimenti in via di definizione, si segnalano le proposte seguenti:

- la proposta di direttiva relativa all’uso delle **cinture di sicurezza sui veicoli**, che emenda la direttiva 91/671/CEE. La proposta estende l’obbligo dell’uso delle cinture agli occupanti di tutti i veicoli (passeggeri e merci). Inoltre, per i bambini viene introdotto l’obbligo di essere ritenuti da apposito sistema di sicurezza (seggiolino) o nel caso dei veicoli diversi dalle autovetture (autobus) dalle cinture di sicurezza per adulti, se non è presente un dispositivo ad essi dedicato. Il Consiglio ha adottato una posizione comune il 14 novembre 2002;

- la proposta di direttiva relativa ai sistemi di visione indiretta dei veicoli a motore (**specchi retrovisori**). Si tratta di una proposta di emendamento alla direttiva 71/127/CEE sulla quale la presidenza spagnola e la delegazione italiana hanno lavorato alacremente al fine di definire le misure più appropriate per migliorare la visibilità posteriore e laterale dei conducenti dei veicoli commerciali pesanti e di offrire in tal modo maggiori garanzie agli utenti più vulnerabili quali ciclisti e pedoni;
- la proposta di nuova direttiva quadro relativa alla **omologazione dei trattori agricoli** e forestali. Si tratta di un dossier importante per l'Italia che è tra i primi produttori al mondo di tali macchine.

2.7.2 Trasporti marittimi

Sin dall'inizio dell'anno un'intensa attività ha interessato il settore, volta a creare un contesto giuridico idoneo a realizzare una migliore e più efficace tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino in Europa. Le azioni prioritariamente perseguiti dalla presidenza spagnola nel primo semestre 2002 e successivamente dalla presidenza danese si sono indirizzate verso la conclusione delle procedure di adozione dei provvedimenti proposti di seguito al grave inquinamento determinatosi con l'affondamento della petroliera ERIKA a dicembre del 1999. L'affondamento della petroliera PRESTIGE, monoscafo di 26 anni con un carico di 77.000 tonnellate, avvenuto al largo della Galizia in Spagna il 19 novembre 2002, è stata l'occasione per consigliare un'accelerazione delle iniziative volte a garantire un più elevato grado di sicurezza e di protezione delle persone e dell'ambiente, attraverso il completamento e l'integrazione della normativa comunitaria vigente nonché per valutare l'eventuale applicazione anticipata delle misure comunitarie già adottate.

Da parte italiana si è manifestata la massima apertura e sostegno delle iniziative promosse nel settore.

A conclusione della procedura di adozione del "pacchetto" **ERIKA 1** il 18 febbraio del 2002 si è pervenuti all'adozione dell'ultima importante

proposta del pacchetto, il regolamento (CE) 417/2002, riguardante l'eliminazione progressiva delle petroliere monoscafo, volto all'obiettivo di ridurre il rischio di inquinamento accidentale da idrocarburi a causa di collisione o di incaglio. L'azione svolta in sede Organizzazione marittima internazionale (IMO) dalla Commissione europea sulla base del mandato del Consiglio, aveva portato, il 27 aprile 2001, all'approvazione di analoga misura a livello internazionale attraverso la revisione del regolamento 13G dell'allegato I alla Convenzione internazionale per la protezione dell'ambiente marino causato da navi (MARPOL) 73/78, con la previsione di un calendario per il ritiro anticipato delle petroliere monoscafo.

Le misure integrative presentate dalla Commissione a fine anno 2000 (**pacchetto ERIKA 2**), costituite da una proposta di direttiva e due proposte di regolamento, sono state oggetto di approfondito dibattito che ha portato alla conclusione della procedura di codecisione e all'adozione, al Consiglio dei Ministri dei trasporti di giugno 2002, dei due principali provvedimenti del pacchetto.

La direttiva 2002/59/CE relativa al sistema di **monitoraggio** è intesa a migliorare la sicurezza del traffico marittimo e la prevenzione dell'inquinamento del mare e delle coste, consentendo l'individuazione di situazioni potenzialmente pericolose e riducendo le possibili conseguenze ambientali di eventuali incidenti in mare. Gli obiettivi sono raggiunti attraverso l'instaurazione di un sistema di monitoraggio, controllo ed informazione fra le autorità competenti, designate dagli Stati membri, dei movimenti di navi che trasportano merci pericolose o inquinanti, prima dell'ingresso nelle acque degli Stati membri. Le navi che fanno scalo in un porto situato nella Comunità dovranno dotarsi di sistemi di identificazione automatica (AIS) e di sistemi di registrazione dei dati di viaggio (VDR). Misure di prevenzione dell'inquinamento sono la raccomandazione alle navi che presentano rischi di non uscire dal porto nel caso di condizioni meteo marine eccezionalmente avverse e la preparazione di piani di emergenza per l'accoglienza di navi in pericolo in appositi luoghi di rifugio. Sull'obbligo di introdurre il meccanismo di registrazione VDR, l'azione svolta in sede IMO ha consentito di raggiungere un accordo per