

l'introduzione della misura a livello internazionale per le navi passeggeri e le navi da carico costruite a partire dal 1° luglio 2002.

Con il regolamento 1406/2002 si istituisce l'**Agenzia Europea per la sicurezza marittima (EMSA)** con l'obiettivo di assicurare un livello elevato ed uniforme di sicurezza nella navigazione marittima. Principali compiti dell'Agenzia riguardano l'assistenza alla Commissione nell'elaborazione di testi legislativi nel settore marittimo, la sorveglianza sull'applicazione della normativa da parte degli Stati membri, il coordinamento delle indagini successive ad un incidente marittimo e l'assistenza ai Paesi candidati all'adesione.

Nel corso dell'anno, non è stato possibile pervenire all'adozione della proposta di regolamento relativo alla costituzione del **fondo complementare per l'indennizzo delle vittime delle maree nere provocate da idrocarburi**, che completa il pacchetto ERICA 2. Il regolamento, nell'intento di dare una giusta risposta alla situazione d'insufficiente risarcimento delle vittime sulla base del vigente regime internazionale, manifestatasi nel caso del naufragio della petroliera ERIKA, stabilisce un'integrazione comunitaria dell'importo massimo risarcibile di 200 milioni di euro attuali portandolo a un miliardo di euro.

Nella sessione del dicembre 2002 il Consiglio dei Ministri dei trasporti dell' U.E. ha riconosciuto la necessità di garantire in materia un regime di responsabilità e risarcimento adeguato e per quanto possibile globale, ritenendo che tale obiettivo sia raggiungibile al meglio tramite una soluzione internazionale, nel quadro negoziale dell'IMO, di modifica e miglioramento del Fondo internazionale di risarcimento per i danni dovuti ad inquinamento da idrocarburi del 1992 ((IOPC). Si prevede per maggio 2003 l'adozione di un accordo su un fondo internazionale. In caso negativo il Consiglio ha deciso di procedere immediatamente all'adozione della soluzione alternativa della costituzione di un fondo complementare comunitario per l'indennizzo dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (COPE), nell'obiettivo di adottare una decisione definitiva prima della fine del 2003.

L'incidente marittimo accorso alla **petroliera PRESTIGE**, ha riproposto in modo più pressante l'esigenza di adottare e rendere applicabili

rapidamente misure per proteggere le coste, l'ambiente marino e le persone da queste tragiche evenienze.

La Commissione europea e il Consiglio si sono immediatamente attivati nel corso dell'ultimo mese di presidenza danese, al fine di trarre da quanto avvenuto ogni insegnamento per correggere e meglio indirizzare agli obiettivi le azioni già intraprese e concordare su un piano d'azione futuro volto a evitare il verificarsi di tali catastrofi, piuttosto che porre rimedio ai danni dopo il loro verificarsi.

Pur nel breve periodo a disposizione, il Consiglio sulla base della *Comunicazione sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Prestige*, presentata il 3 dicembre 2002 dalla Commissione europea, ha indicato le linee d'azioni che dovranno consentire già a partire del 2003 l'adozione di misure destinate a rafforzare in modo significativo la sicurezza del trasporto marittimo. Le principali misure indicate, sulle quali da parte italiana si è pienamente convenuto, riguardano:

- pervenire ad anticipare e accelerare le misure di sicurezza marittima adottate in seguito al naufragio di ERIKA;
- pervenire, con effetto dalla fine del 2003, all'adozione del fondo complementare comunitario per l'indennizzo dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (COPE), in caso di insuccesso del negoziato in ambito IMO;
- intervenire in ambito IMO per sviluppare azioni volte a introdurre nel settore marittimo disposizioni internazionali per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino e della salute umana;
- stabilire disposizioni per l'eliminazione accelerata delle petroliere motoscafo, per il regime di ispezione speciale delle condizioni delle petroliere di più di 15 anni e per il trasporto degli idrocarburi pesanti esclusivamente con petroliere a doppio scafo.

In risposta a quest'ultimo punto, la Commissione europea, il 20 dicembre 2002, ha presentato una proposta di regolamento di modifica al regolamento n. 417/2002 (adottato nel pacchetto ERIKA 1), riguardante

l'eliminazione progressiva delle petroliere monoscafo. In particolare, la Commissione introduce tre modifiche al regolamento vigente:

- l'obbligo di trasportare i prodotti petroliferi pesanti, che rappresentano i prodotti più inquinanti, esclusivamente con petroliere a doppio scafo;
- uno scadenziario accelerato di eliminazione delle petroliere monoscafo;
- l'applicazione più ampia del regime di ispezione speciale per la valutazione delle petroliere monoscafo che hanno superato 15 anni d'età.

Altri principali argomenti sui quali nell'anno si è esplicata l'attività in sede comunitaria, si segnalano di seguito.

Regolamento (CE) n. 2099/2002 del 5 novembre 2002, che istituisce un **comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento (comitato COSS)** e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

Direttiva 2002/84/CE del 5 novembre 2002, che modifica le direttive in materia di **sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.**

Dopo lunghi lavori sulle proposte presentate dalla Commissione a settembre del 2000, si sono concluse le procedure di codecisione con il Parlamento europeo riguardanti i provvedimenti in questione, successivamente adottati il 5 novembre 2002, che apportano semplificazione delle procedure di regolamentazione. Con i citati regolamento e direttiva viene costituito un comitato unico di regolamentazione (COSS) che sostituisce i cinque attualmente esistenti per quanto riguarda la sicurezza della navigazione, con il principale compito dell'integrazione nella normativa comunitaria degli emendamenti e degli aggiornamenti delle convenzioni internazionali e degli strumenti internazionali relativi agli aspetti ripresi dal diritto comunitario, consentendone l'applicazione omogenea in tutti gli Stati membri, sulla base del principio dell'integrazione automatica. E' stato previsto un meccanismo di verifica e di salvaguardia attraverso un controllo preventivo di conformità, volto a ridurre i rischi di conflitto tra la legislazione marittima

comunitaria e quella internazionale o se quest'ultima rischia di ridurre il livello di sicurezza nella Comunità.

Sulla Proposta di direttiva relativa all'**accesso al mercato dei servizi portuali** i Quindici hanno raggiunto un accordo in occasione del Consiglio trasporti di giugno 2002, si vuole raggiungere l'obiettivo di disciplinare attraverso regole chiare e armonizzate l'accesso al mercato dei servizi portuali, lasciando impregiudicata la legislazione nazionale, in particolare la legislazione sociale e le norme in materia di impiego. Principali aspetti regolati riguardano:

- l'apertura del mercato della fornitura dei servizi portuali ai prestatori di servizi;
- le facoltà lasciate agli Stati membri: richiedere ai prestatori di servizi che siano stabiliti nella Comunità e che si provvedano di un'autorizzazione preventiva; che il naviglio utilizzato per i servizi sia registrato e batta bandiera di uno Stato membro;
- la possibilità di limitare le autorizzazioni agli spazi e alla capacità disponibili;
- la possibilità dell'autoproduzione e della fornitura diretta dei servizi da parte del gestore;
- l'obbligo della tenuta di contabilità separate per ciascun servizio;
- il limite di durata dell'autorizzazione concessa ai prestatori di servizi.

Su quest'ultimo punto, con l'accordo di fine anno sono state stabilite durate massime di 10, 15, e 36 anni, a seconda, rispettivamente, che i servizi da prestare non comportino nessun investimento significativo, implicino investimenti in beni mobili o investimenti in beni immobili, con possibilità di deroga in determinate condizioni.

Sulla proposta si attende ora, nell'ambito della procedura di codecisione, il parere del Parlamento europeo, in seconda lettura.

In merito al settore delle navi passeggeri, sono state approvate la **proposta di direttiva concernente specifici requisiti di stabilità per le navi roll-on/roll-off da passeggeri** e la proposta di direttiva che modifica la direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e **norme di sicurezza per le**

navi da passeggeri. Le proposte di direttive, che tengono conto degli emendamenti presentati dal Parlamento europeo, stabiliscono disposizioni in materia di standard di sicurezza delle navi passeggeri relativamente alla stabilità delle navi, alle procedure di notifica dei tratti di mare ed ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta. I requisiti tecnici previsti dall'Accordo di Stoccolma del 28 febbraio 1996 vengono estesi a tutte le acque europee e viene stabilito un calendario per il ritiro delle navi di vecchia costruzione o delle navi non conformi.

A dicembre 2002, in occasione del Consiglio dei Ministri dei trasporti, si è pervenuto ad un accordo definitivo sulla proposta di regolamento che stabilisce il divieto di **applicazione dei composti organostannici** sulle navi. Con l'accordo si è conclusa la procedura di codecisione, in quanto è stato accolto l'emendamento del Parlamento europeo che prevede la data di entrata in vigore della misura tre mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento, e prima del 1° luglio 2003. Il regolamento sarà adottato formalmente in un prossimo Consiglio dell'U.E..

Il regolamento vieta l'uso nelle vernici antivegetative applicate alle navi di composti organici, la cui nocività per l'ambiente marino è stata constatata a livello scientifico ed ha portato alla stesura, in sede IMO, di una convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi sulle navi che stabilisce l'applicazione a livello internazionale del divieto a partire dal 1° gennaio 2003.

L'entrata in vigore della Convenzione è prevista dodici mesi a decorrere dalla ratifica di 25 Stati. Con la proposta la Commissione mira a garantire l'omogeneità del mercato comunitario prevedendo l'entrata in vigore contestuale del divieto in ambito comunitario. Gli Stati membri sono esortati a ratificare la Convenzione per garantirne i suoi effetti a livello internazionale.

2..7.3 Trasporti aerei

Dopo intensi lavori nel corso della presidenza spagnola e di quella danese, si è raggiunto, al Consiglio dei Ministri dei trasporti di fine anno 2002,

l'accordo sul pacchetto di proposte presentate dalla Commissione europea all'inizio dell'anno, volto ad istituire un "**Cielo unico europeo**".

L'obiettivo comunitario è di trasformare lo spazio aereo europeo in uno spazio integrato, organizzato sulla base di principi comuni e disciplinato con stesse regole, ai fini di realizzare un alto grado di sicurezza e di efficienza del traffico aereo nella Comunità e garantire la migliore utilizzazione delle capacità disponibili agli utenti civili e militari.

Il pacchetto di proposte è costituito da un regolamento quadro e da tre regolamenti concernenti rispettivamente la prestazione dei servizi di navigazione aerea, l'organizzazione e l'utilizzo degli spazi aerei, l'interoperabilità della rete di gestione del traffico.

Con il **regolamento quadro** sono stabiliti gli orientamenti generali che presiederanno all'istituzione del Cielo unico europeo e sui settori d'intervento della Comunità, disciplinati dai tre regolamenti specifici che compongono il "pacchetto". La funzione regolamentare di applicazione della normativa è demandata al "Comitato per il cielo unico europeo" di cui fanno parte due rappresentanti di ciascuno Stato membro, in modo da consentire la partecipazione delle componenti civili e militari, di cui è prevista la piena cooperazione. Infine, vengono definiti i campi d'intervento di Eurocontrol, che avrà, per la competenza e l'esperienza nel settore, un ruolo importante da esplicare nel primo periodo di transizione al Cielo unico e successivamente, a regime, per garantire la coerenza dello spazio aereo su tutto il territorio dell'Europa.

Il regolamento relativo alla **prestazione dei servizi di navigazione aerea** prevede l'istituzione in ogni Stato membro di un'Autorità di vigilanza, indipendente da chi fornisce i servizi, che dovrà assicurare il rispetto della legislazione comunitaria, e di una o più organizzazioni per lo svolgimento di compiti di controllo e ispezioni dell'attività esercitata dai prestatori di servizi. Disposizioni armonizzate dei requisiti per la certificazione e il riconoscimento comunitario dei prestatori di servizi e principi sulla tariffazione per la tassa di rotta, completano il provvedimento.

Con il regolamento sull'**organizzazione dello spazio aereo** si prevede la costituzione, nell'ambito degli spazi aerei superiori (al di sopra del livello di volo 285), di un'unica Regione di Informazione di Volo Europea

(EUIR), suddivisa in “blocchi funzionali di spazio aereo”, che potranno non coincidere con i confini dei singoli Stati. La responsabilità dei controlli per ciascun blocco sarà attribuita ad uno o più prestatori di servizi, anche di Stati membri diversi. La designazione di prestatori di servizi di controllo esclusivi su spazi aerei funzionali specifici è lasciata alla facoltà degli Stati membri. La cooperazione fra parte civile e parte militare costituisce un importante ed essenziale elemento del sistema ai fini dell’uso flessibile dello spazio aereo. Infine, sono fissati principi per la gestione dei flussi di traffico aereo, requisiti armonizzati per la certificazione e il riconoscimento dei prestatori di servizi e per la tariffazione dei servizi.

Chiude il “pacchetto” il regolamento concerne l’**interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo** che si propone l’obiettivo di stabilire, attraverso l’armonizzazione delle norme e specifiche tecniche relative alle apparecchiature, ai sistemi, ai componenti e delle relative procedure di valutazione di conformità, le condizioni che possano garantire, oltre che sotto l’aspetto della sicurezza, l’interoperabilità tra i diversi sistemi e componenti della rete di gestione comunitaria, relativamente al funzionamento omogeneo, allo sviluppo tecnologico e all’aggiornamento tecnologico, della rete.

E’ stato possibile raggiungere l’accordo dei Quindici sull’intero “pacchetto” di proposte nella sessione di dicembre 2002 del Consiglio dei Ministri dei trasporti, con la soluzione dei punti di contrasto sussistenti dopo le lunghe trattative, fra cui quelli riguardanti la cooperazione tra militari e civili, la definizione del ruolo di Eurocontrol, la riorganizzazione degli spazi aerei e in particolare l’introduzione del concetto di blocco funzionale di spazio aereo, la designazione dei fornitori dei servizi di traffico aereo.

Per quanto concerne Eurocontrol nel regolamento quadro è stata inserita una disposizione che prevede un mandato a detta organizzazione per l’elaborazione delle norme di attuazione dei regolamenti nei settori di propria competenza.

La determinazione dei blocchi funzionali di spazio aereo e la designazione dei fornitori di servizio aereo in determinati porzioni di spazio aereo è lasciata alla facoltà degli Stati membri interessati.

Le discussioni si sono incentrate particolarmente sui rapporti fra le componenti civili e militari che operano nel settore. Ai fini di chiarire esattamente la portata dei provvedimenti relativamente a questo aspetto è stato messa a punto una dichiarazione del Consiglio che impegna gli Stati membri a tenere conto delle esigenze militari nell'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, ad assicurare la rappresentanza dei militari in tutto il processo di preparazione e di attuazione del Cielo unico e, ove ritenuto necessario, ad attivare forme di cooperazione tra le rispettive forze armate in relazione alle questioni connesse alla gestione del traffico aereo. La dichiarazione è stata accettata da tutte le delegazioni, tranne che dall'Austria ed dall'Irlanda che hanno fatto una dichiarazione unilaterale relativamente alla propria politica di sicurezza.

Sulla base dell'accordo politico raggiunto, in uno dei prossimi Consigli dell'U.E. si provvederà all'adozione formale del "pacchetto" per la sua trasmissione al Parlamento europeo per il parere in seconda lettura.

L'Italia è stata dall'inizio dei lavori favorevole all'idea del cielo unico ed alla unificazione ed al ridisegno dello spazio aereo comunitario, basati su due elementi fondamentali: da una parte l'adesione della Comunità ad Eurocontrol, la cui esperienza, competenza e professionalità sono necessarie per il raggiungimento degli obiettivi, e, dall'altra, la separazione tra le funzioni regolamentari e funzioni di prestazione dei servizi. Quanto alla cooperazione fra civili e militari, che in Italia già sussiste sia a livello operativo che istituzionale, si è sostenuto il coinvolgimento dei militari nella realizzazione del progetto.

In merito ad altri temi, a fine anno il Consiglio ha raggiunto l'accordo, con il voto contrario del Portogallo e del Regno Unito sulla proposta di regolamento che istituisce regole comuni in materia di **compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardi prolungati**. I passeggeri nel trasporto aereo saranno assistiti e tutelati, oltre che nei casi di negato imbarco dovuto ad over-booking, attualmente disciplinato dal Regolamento (CE) 295/91, anche nei casi di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, e avranno diritto ad un indennizzo i cui importi sono specificamente fissati dal regolamento in relazione ai chilometri di

percorrenza del viaggio. Dopo la sua messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il testo sarà formalmente adottato e trasmesso al Parlamento europeo per il parere in seconda lettura.

In materia di misure concernenti l'operatività degli aeroporti e, più in generale, del sistema aeroportuale europeo, sono proseguiti, senza tuttavia pervenire alla definizione, i lavori sulla proposta di direttiva che stabilisce regole per l'assegnazione delle **bande orarie**, sulle funzioni del coordinatore aeroportuale e per lo scambio di informazioni.

Sulla spinta del dibattito apertosi di seguito agli attentati criminali dell'11 settembre 2001, che hanno indicato come il terrorismo rappresenta una delle più gravi minacce per gli ideali fondamentali di democrazia e di libertà, si è pervenuti il 16 dicembre 2002 alla definitiva adozione del regolamento n. 2320/2002 con il quale vengono stabilite norme comuni per la **sicurezza dell'aviazione civile**, particolarmente per la protezione dell'incolumità dei cittadini. Il provvedimento, che ha avuto l'appoggio da parte italiana, prevede l'applicazione di misure volte a prevenire interferenze illecite nell'aviazione, graduate in relazione alla sensibilità rivestita dalle varie attività esercitate nel settore.

Di seguito all'accordo raggiunto, è stata adottata il 26 marzo 2002 la direttiva 2002/30/CE, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del **rumore negli aeroporti della Comunità**. La direttiva mira a dare attuazione a livello comunitario alla Risoluzione dell'ICAO dell'ottobre 2001 sulla gestione del rumore, che, nell'ambito del concetto di approccio equilibrato (riduzione del rumore alla fonte, pianificazione territoriale, procedure operative), prevede la possibilità di restrizioni all'impiego di aeromobili CAP.3 sugli aeroporti ove il problema del rumore è rilevante. Con la conseguente abrogazione del regolamento 925/99, prevista dal nuovo regolamento, si consente altresì di pervenire alla chiusura della controversia "Hushkits" con gli Stati Uniti, che aveva contestato il provvedimento comunitario ai sensi dell'articolo 84 della Convenzione di Chicago. Da parte italiana si è convenuto sulla direttiva che è stata adottata con l'astensione del Belgio.

2.7.4 Trasporti ferroviari

L'azione politica e normativa nel settore è stata caratterizzata da un percorso evolutivo che negli ultimi anni ha vissuto una rilevante e graduale intensificazione.

L'esigenza sempre più pressante di assicurare la sostenibilità dello sviluppo del sistema europeo dei trasporti a motivo della crescente congestione del sistema di trasporto stradale ha, infatti, portato la Comunità europea a convergere - dai primi anni '90 ad oggi - verso una politica di rilancio della modalità di trasporto ferroviario, che ha visto l'emanazione di una serie di atti normativi con contenuti ampiamente riformatori ed impattanti che hanno spinto gli Stati membri:

- ad avviare i processi di risanamento delle compagnie ferroviarie nazionali;
- a portare avanti la liberalizzazione dei rispettivi mercati del trasporto ferroviario;
- a sostenere lo sviluppo dell'interoperabilità.

L'Italia nel recepire la normativa comunitaria ha messo in atto una riforma di liberalizzazione dalle caratteristiche e dai contenuti molto più liberistici di gran parte degli Stati membri, scegliendo di adottare un regime di concorrenza "nel mercato" per i servizi di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza e creando - già dal 2000, con la legge 388/2000 - i presupposti giuridici perché tale regime di libera concorrenza fosse esteso a tutte le tipologie di servizi di trasporto a media e lunga percorrenza operati da singole imprese, e non solo ai servizi di trasporto combinato internazionale delle merci.

Nella constatazione che la struttura del sistema ferroviario comunitario è ancora largamente condizionata da specifiche tecniche e sistemi di sicurezza a livelli nazionali e che gli ostacoli fisici esistenti possono essere superati solamente con l'adozione di norme comuni sulla interoperabilità, la sicurezza e l'accesso al mercato, la Commissione europea nel suo ruolo propositivo ha posto le basi per avviare lo studio di misure per la realizzazione di una più spinta integrazione nella materia presentando una

serie di proposte che completano e sviluppano, nel quadro delle linee tracciate con il Libro bianco “*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento della scelta*”, il primo “pacchetto ferroviario” entrato in vigore il 15 marzo 2002.

Le nuove misure, che costituiscono il **secondo “pacchetto ferroviario”**, riguardano in particolare:

- una direttiva sulla sicurezza del trasporto;
- una direttiva mirata all’ampliamento del livello di apertura dei mercati del trasporto ferroviario delle merci, che emenda le vigenti direttive 91/440 e 2001/12;
- una direttiva sull’ interoperabilità;
- un regolamento che istituisce un’Agenzia europea per le ferrovie;
- una raccomandazione che dà mandato all’Esecutivo comunitario di negoziare l’adesione dell’U.E. all’accordo COTIF, definito dalla Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali (OTIF).

In vista di superare l’eterogeneità delle regolamentazioni nazionali e sviluppare obiettivi e metodi comuni di sicurezza che consentano l’emissione dei certificati validi per l’ accesso sicuro alla rete, la direttiva sulla **sicurezza ferroviaria** prende in considerazione i seguenti principali elementi:

- l’adozione di obiettivi e metodi comuni di gestione della sicurezza da parte degli Stati membri (CST – Common Safety Targets; CSM – Common Safety Methods; CSI – Common Safety Indicators);
- l’obbligo dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie di dotarsi di sistemi di gestione della sicurezza adeguati (SMS – Safety Management Systems);
- effettuazione di “report” annuali sulla sicurezza;
- accesso ai servizi di formazione specialistica del personale;
- costituzione di un’autorità nazionale per la sicurezza e di organismi indipendenti cui affidare l’inchiesta sugli incidenti;

- introduzione di elementi di maggior dettaglio sulla certificazione di sicurezza, il suo rilascio e la sua validità a livello europeo o limitata a livello nazionale;
- investigazione obbligatoria sugli incidenti gravi, o con rilevante impatto sulla sicurezza di sistema, e pubblicazione dei risultati.

L'ampliamento del livello di **apertura dei mercati** del trasporto ferroviario delle merci, costituisce l'obiettivo della seconda proposta. Il principio della libera prestazione dei servizi deve comportare che le imprese ferroviarie stabilite nell'Unione europea e titolari di licenza abbiano accesso all'infrastruttura ferroviaria. La proposta emenda il contenuto delle direttive 91/440/CEE e 2001/12/CE in merito a due argomenti:

- sicurezza del trasporto ferroviario;
- diritti di accesso alle reti ferroviarie dei paesi membri da parte delle imprese ferroviarie in possesso di licenza UE.

In merito al primo punto, viene fatto rimando alla disciplina introdotta con la specifica direttiva. In merito al secondo punto, ciascuno Stato membro dovrà consentire a partire dal 2006 l'accesso all'intera rete nazionale da parte delle imprese ferroviarie in possesso di licenza UE per l'effettuazione di servizi di trasporto merci, sia nazionali che internazionali. Giova notare che il regime vigente in Italia è già molto più avanti, prevedendo l'accesso aperto per tutti i servizi a media e lunga percorrenza (quindi servizi locali, metropolitani, urbani esclusi) sia passeggeri che merci, a condizioni di reciprocità. Quest'ultima condizione in regime di libero mercato, è destinata a decadere.

La direttiva sull'**interoperabilità** stabilisce norme integrative alle disposizioni comunitarie già esistenti (direttive 96/48/CE 2001/16/CE) per renderle coerenti con le nuove disposizioni sulla sicurezza e sulla costituzione dell'Agenzia ferroviaria europea, nonché per rispondere all'esigenza di realizzare l'interoperabilità sull'intera rete in coincidenza con l'apertura del mercato. Obiettivo della direttiva è di sottoporre l'intera rete ferroviaria convenzionale europea - costituita dalla somma delle reti ferroviarie convenzionali dei vari Paesi membri - ai requisiti ed alle norme relative all'interoperabilità, a partire dal 2008. In sede di Consiglio

dell'U.E. si è pervenuti alla messa a punto del testo ma permangono dubbi sulla scelta di estendere i requisiti di interoperabilità a tutta o a parte della rete ferroviaria convenzionale europea nei tempi proposti, anche in relazione ai costi..

Con il regolamento si istituisce l'**Agenzia ferroviaria europea** con compiti essenzialmente consultivi tecnici e di sostegno alle autorità nazionali per la realizzazione delle misure comunitarie. L'Agenzia dovrebbe principalmente cooperare allo sviluppo della futura legislazione comunitaria, per la definizione delle specifiche tecniche di interoperabilità (TSI – Technical Specifications for Interoperability) nonché degli obiettivi comuni di sicurezza (CST – Common Safety Targets), delle metodologie comuni di sicurezza (CSM – Common Safety Methods) e degli indicatori comuni di sicurezza (CSI – Common Safety Indicators). Nell'Agenzia confluiranno tutti i dati e le informazioni in materia di sicurezza, di cui dovrà comunque essere garantita l'accessibilità da parte del pubblico interessato.

Infine, per consentire alla Comunità di intervenire in sede internazionale con unica voce nei settori di sua esclusiva competenza, con la proposta di Decisione viene dato mandato alla Commissione europea di negoziare **l'adesione alla Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF)** che è stata definita dalla Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari internazionali (OTIF). Tale organismo, a cui aderiscono 40 paesi in tutto il mondo compresa l'Italia e gli altri Stati membri, già da tempo elabora norme vincolanti uniformi nel settore del trasporto ferroviario internazionale, che riguardano sia il trasporto passeggeri, sia il trasporto merci (merci pericolose comprese), sia le specifiche di costruzione del materiale. La delegazione italiana ha sostenuto, unitamente a gran parte delle delegazioni degli altri Paesi membri, una posizione favorevole all'adesione della Commissione alla nuova COTIF, ma non con mandato "libero", e senza pregiudiziali da parte della stessa Commissione.

Il nuovo "pacchetto ferroviario" è stato trattato come prioritario dalle presidenze spagnola e danese ma, malgrado i considerevoli progressi di

natura tecnica realizzati nei lavori presso i Gruppi di lavoro del Consiglio U.E., non è stato possibile pervenire entro la fine dell'anno all'adozione delle proposte. Per un chiarimento politico su alcuni aspetti riguardanti la sicurezza e l'interoperabilità, resosi necessario per consentire l'avanzamento dei lavori sotto le prossime presidenze greca e italiana, è stato interessato il Consiglio dei Ministri dei Trasporti di dicembre 2002, in cui è stato espresso un orientamento generale sulle opzioni di soluzioni da adottare.

Sul perseguimento dei previsti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e dei metodi comuni di sicurezza (CSM) da parte degli Stati membri - la cui introduzione è prevista dalla direttiva sulla sicurezza per la garanzia ed il continuo miglioramento dei livelli di sicurezza del trasporto ferroviario sul territorio dell'Unione - il Consiglio ha constatato una posizione di maggioranza, di cui fa parte l'Italia, favorevole a consentire agli Stati di adottare standard più elevati di quelli fissati a livello comunitario e di poterli imporre, in modo non discriminatorio, a tutte le imprese ferroviarie.

In merito all'interoperabilità, è emersa una esigenza di approfondimento della misura per acquisire elementi di valutazione circa la reale necessità di realizzare una completa estensione dei requisiti di interoperabilità a tutta la rete ferroviaria convenzionale europea a partire dal 2008, in relazione anche ai costi del progetto.

2.7.5 Questioni orizzontali

Programma trasporti intermodali.

Dopo un difficile negoziato, al Consiglio dei Ministri trasporti di dicembre 2002 si è raggiunto un accordo, risolvendo il punto centrale sul quale permanevano contrasti riguardante l'aspetto finanziario, sulla proposta di regolamento relativa allo **sviluppo intermodale dei trasporti (Programma Marco Polo)**, che prevede la concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto delle merci. I Quindici hanno convenuto sulla soluzione di compromesso che attribuisce al progetto un importo di 75

milioni di euro per quattro anni, consentendo la chiusura politica del negoziato con la possibilità di far partire il programma già dal 2003, in relazione all'esito della procedura di conciliazione che è stato necessario aprire con il Parlamento europeo.

Il programma Marco Polo, che si sostituisce al programma PACT (Pilot Actions for Combined Transport) apre importanti prospettive per lo sviluppo dell'intermodalità e del cabotaggio mediterraneo collegato alle autostrade del mare e al trasferimento modale dalla strada ai sistemi di trasporto ambientalmente sostenibili. Tre tipologie di azioni sono contemplate:

- azioni di trasferimento modale (per l'avvio di servizi che dirottano il traffico dalla strada verso altre modalità);
- azioni catalizzatrici (per incidere sul mercato, e migliorarne il funzionamento strutturale);
- azioni comuni di apprendimento (per lo sviluppo di cooperazione e scambio di know how).

Progetto Galileo

L'impegno profuso per la realizzazione del progetto di navigazione satellitare "Galileo" ha consentito di pervenire nell'anno a superare i nodi che si presentavano e porre le basi fondamentali per la concreta realizzazione della fase di sviluppo del progetto, che aprirà le porte alle fasi operative finali di spiegamento (terza fase del progetto prevista a partire dal 2006) e di manutenzione del sistema (quarta fase).

In occasione del Vertice di Stoccolma la Commissione aveva apportato elementi chiarificatori sulle iniziative da attuare, presentando una proposta di regolamento con il quale, ai fini di dare attuazione a tutte le incombenze necessarie al completamento del progetto, si proponeva la costituzione di un'impresa comune fondata sull'articolo 171 del Trattato.

Il Consiglio Trasporti - al quale il Consiglio europeo di Barcellona ha demandato l'adozione delle necessarie decisioni - ha raggiunto il 26 marzo 2002 l'accordo politico per dare avvio alla fase di sviluppo del programma. Tale accordo ha portato il 21 maggio all'approvazione del regolamento 876/2002 che crea l'Impresa comune (Joint Undertaking) Galileo. La Comunità europea e l'Agenzia spaziale europea (ESA) sono Soci fondatori dell'impresa, conferendo un finanziamento paritetico di 550 milioni di euro ciascuno; la sede dell'impresa comune è Bruxelles e la sua durata limitata alla fase di sviluppo (scadenza 2005). Dopo tale data, tenuto conto delle molteplici ripercussioni commerciali legate ai notevoli contratti di servizi di navigazione via satellite in numerosi settori, il programma sarà gestito durante le fasi di spiegamento (2006-2007) e di esercizio operativo (a partire dal 2008) da un'entità privata, e, in proposito, una gara di appalto sarà indetta dall'Impresa comune Galileo per permettere la selezione del consorzio privato cui sarà attribuita la concessione per lo spiegamento e l'esercizio del sistema.

Circa l'impegno finanziario di 550 milioni di euro per la parte del progetto gestita dall'ESA, si è raggiunto l'intesa fra l'Italia, la Germania, la Francia e il Regno Unito su una partecipazione del 17,50 % ciascuno al finanziamento. Sulla base delle regole dell'Agenzia è configurabile un adeguato ritorno dell'investimento, in termini di contratti per le imprese nazionali.

Al fine di rendere operante l'Impresa comune dopo la sua istituzione è stato necessario, sulla base della Comunicazione che la Commissione europea ha presentato nella seconda metà dell'anno sullo stato d'avanzamento del programma, aprire un dibattito al Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'U.E. per quanto riguarda i prioritari aspetti da risolvere, che sono stati indicati nei seguenti:

- la definizione dei servizi;
- l'attribuzione delle frequenze;
- la sicurezza;
- la relazione con i Paesi terzi.