

- Linea ferroviaria mista Lione - Trieste - Lubiana - Budapest - Ucraina;
- Aeroporto di Malpensa;
- Autostrade del Mare: Mar Baltico - Europa occidentale – Sud Europa;
- Asse ferroviario Lione - Genova - Basilea - Duisburg - Rotterdam - Anversa.

Il risultato delle lunghe negoziazioni assume un rilevante significato politico, in quanto il rilancio delle iniziative per il potenziamento infrastrutturale e lo sviluppo di una rete europea di trasporti integrata ed efficiente era stata posta al centro delle priorità del Semestre di Presidenza italiana. Lo sviluppo del settore costituisce, infatti, in termini di qualità, sostenibilità, sicurezza e giusto equilibrio tra le diverse modalità di trasporto, un obiettivo fondamentale per la piena realizzazione del mercato interno in vista della realtà ormai prossima di una Europa allargata. Il Consiglio europeo di dicembre ha potuto prendere atto di tale importante avanzamento, ratificando al contempo l'accordo (raggiunto dal Consiglio ECOFIN del 25 novembre 2003) sulla **decisione di raddoppiare i contributi a carico del bilancio dell'Unione (dal 10 al 20 per cento)** per gli interventi sui tratti transfrontalieri, un risultato di grandissimo rilievo che la Presidenza italiana ha fortemente voluto e promosso per le conseguenze che esso potrà avere soprattutto in termini di capacità di mobilitare finanziamenti privati a sostegno di grandi opere infrastrutturali. Tale accordo concretizza dunque, sul piano del sostegno finanziario per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali europee e nel contesto dell'Iniziativa per la Crescita, un primo qualificante tassello per il finanziamento delle Reti TEN (Trans-European Network) a favore dei progetti TEN/trasporti e TEN/energia, per quanto riguarda le sezioni transfrontaliere dei relativi collegamenti.

Il Consiglio trasporti del 28 marzo 2003, formalizzando il compromesso realizzato dalla Presidenza danese nel Consiglio straordinario trasporti del 31 dicembre 2002, ha adottato a maggioranza qualificata, con il voto contrario dell'Italia, Austria, Olanda e Belgio, una posizione comune sulla **proposta di regolamento riguardante il sistema da prevedere per il transito dall'Austria degli automezzi pesanti dopo la scadenza dell'applicazione degli ecopunti**, prevista per il 31 dicembre 2003..

La posizione comune prevede l'istituzione di un sistema provvisorio di transito valido per il 2004, con eventuale proroga al 2005 e al 2006 nel caso in cui la proposta di direttiva "Eurobollo" sulla tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali, che dovrebbe assolvere gli obiettivi ambientali e strutturali sottesi alla situazione austriaca, non sia adottata rispettivamente entro il 31 dicembre 2004 o entro il 31 dicembre 2005.

Punti qualificanti della posizione comune riguardano l'esclusione dal sistema provvisorio di transito degli autocarri meno inquinanti (EURO 4), e il divieto assoluto di circolazione, a partire dal 1° gennaio 2004, di autocarri a più alto indice di inquinamento (EURO 0), con una deroga per quelli immatricolati in Grecia o in Portogallo, giustificata dalla particolare strutturazione dei parchi macchine di tali Stati, e per taluni veicoli altamente specializzati che presentano costi elevati ed hanno una lunga durata di vita economica.

La Commissione porterà avanti un'analisi del traffico dei veicoli conformi alla norma EURO 4 transitanti dal 2005 attraverso l'Austria, che terrà conto degli effetti positivi realizzati per l'ambiente e dei dati economici, adattando in base ai risultati il numero degli ecopunti disponibili.

La posizione comune adottata dal Consiglio presentava aspetti di divergenza con il parere reso il 12 febbraio 2003 in prima lettura del Parlamento europeo. Le divergenze si sono perpetuate nei confronti del parere in seconda lettura del Parlamento europeo in data 3 luglio 2003, essendo stato sostanzialmente confermato l'orientamento in precedenza manifestato, sicchè si è dato avvio il 29 settembre 2003 alla procedura di conciliazione.

Principali punti sostenuti dal Parlamento europeo in contrasto con la posizione comune del Consiglio sono costituiti dalla previsione: del divieto di circolazione degli EURO 0 a partire dal 2005, anziché dal 2004, con esclusione delle deroghe per Grecia e Portogallo; del divieto di circolazione degli EURO 1 dal 2005, non contemplato nella posizione comune; della liberalizzazione del transito, oltre che degli autocarri EURO 4, anche degli EURO 3 a partire dal 2005; del contingentamento limitato agli EURO 2; dalla limitazione dell'applicazione del sistema limitato al transito dell'Arco Alpino (corridoi del Brennero, del Tauri e del Pyhm) e non, come previsto nella posizione comune, estesa all'attraversamento dell'Austria.

In vista di portare a conclusione l'importante questione, la Presidenza italiana dell'U.E. ha tenuto incontri con la parte austriaca per un chiarimento delle posizioni e nell'ambito del Consiglio per definire le posizioni da assumere in sede di Trilogo.

L'Italia ha mirato ad ottenere un sistema che, pur contribuendo a preservare l'ambiente in territorio austriaco, si ponesse quale ponte verso la libera circolazione delle merci, in applicazione dei principi generali dell'ordinamento comunitario.

La procedura di conciliazione si è conclusa, pervenendo con il Parlamento europeo ad un accordo tra le posizioni fortemente divergenti.

I punti principali dell'accordo possono riassumersi nei seguenti:

- applicazione del sistema in tutto il territorio austriaco;

- durata massima del sistema 31 dicembre 2006. Il sistema cessa anche prima di tale data al momento dell'adozione della direttiva "Eurobollo" sulla tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali;
- applicazione del sistema per i veicoli pesanti che consumano 6, 7 e 8 punti, e divieto di circolazione di quelli che consumano più di 8 punti;
- libera circolazione per i veicoli pesanti che consumano 5 punti o meno;
- esclusione dal divieto per i veicoli greci e veicoli altamente specializzati;
- contingente dei punti fissato sulla base dei transiti del 2002, decrescente annualmente sino al 2006.

Le conclusioni sono soddisfacenti perché coniugano le necessità dei trasporti con il riconoscimento, di tutela dei valori ambientali e del principio della libera circolazione.

Il Consiglio ambiente del 22 dicembre 2003 ha approvato definitivamente, con il voto contrario dell'Austria, il pacchetto di compromesso concordato.

Al fine di condurre a termine definitivamente la questione ecopunti, la Commissione ha mantenuto il 23 luglio 2003 il suo impegno di adottare la proposta di **direttiva "Eurobollo" sulla tariffazione d'uso delle infrastrutture stradali**, la cui adozione dovrebbe fare cessare l'applicazione del sistema provvisorio di transito del territorio austriaco.

La proposta, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merce su strada per l'uso di alcune infrastrutture, vuole completare il sistema del pagamento dei pedaggi esistenti, stabilendo principi comuni di tariffe sull'uso delle infrastrutture stradali volti a far ricadere alcuni costi sugli utenti anziché sui contribuenti.

L'ambito d'applicazione è esteso, rispetto a quello previsto dalla direttiva 1999/62/CE (autoveicoli pesanti di peso superiore a 12 tonnellate), agli autoveicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate. Viene considerata la circolazione di tali veicoli, limitatamente sulla rete di trasporto transeuropea e su alcuni itinerari paralleli.

Gli Stati membri potranno modificare l'importo dei pedaggi in funzione di vari parametri quali la lunghezza del percorso, l'ubicazione, il tipo di infrastruttura, la velocità, l'indice di inquinamento della vettura, il livello di congestione del traffico. Tali pedaggi dovranno prendere in considerazione la copertura di determinati costi, prevedendo una metodologia comune per il loro calcolo. Gli introiti derivanti dai pedaggi e dai diritti d'uso delle strade, pure contemplati dalla direttiva, saranno destinati alle infrastrutture.

In considerazione dell'importanza che riveste una rapida adozione della proposta, in relazione alle connessioni con il regolamento che proroga il

sistema degli ecopunti, la Presidenza italiana ha provveduto ad aprire immediatamente un tavolo per avviare l'esame e l'approfondimento tecnico della proposta al fine di pervenire, con la prossima Presidenza a definire una soluzione di compromesso fra le varie posizioni emerse.

Al fine di eliminare le cause di congestione del traffico dipendenti dai tempi di attesa ai caselli autostradali e alle code che si formano e che determinano rallentamenti e rischi di incedenti, la Commissione ha presentato nell'aprile 2003 una proposta di direttiva che prevede **l'utilizzazione generalizzata e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio autostradale.**

La direttiva è volta a garantire l'interoperabilità mediante l'uso di una scatola unica, sostituendosi ai diversi sistemi attuali previsti negli Stati membri che rendono necessari più scatole per l'utilizzo dei diversi sistemi di pagamento. La scatola unica da installare nel veicolo, conterrà l'apparecchiatura in grado di "colloquiare" con tutti i sistemi di riscossione elettronica dei pedaggi a tecnologia di localizzazione via satellite, o di comunicazioni mobili (norma GSM-GPRS) o tecnologie microonde a 5, 8 GHz, senza doversi fermare ai caselli autostradali. Inoltre, viene prevista la possibilità di stipulare un contratto unico, evitando molteplicità di contratti con ciascun operatore.

La proposta di direttiva è stata oggetto di esame subito dopo la sua presentazione e nel corso della Sessione del 5 dicembre 2003 il Consiglio ha approvato un orientamento generale che recepisce la posizione sostenuta da parte italiana del pieno riconoscimento dei sistemi di telepedaggio oggi esistenti e prevede l'introduzione dell'unico sistema europeo di telepedaggio, per cui sarà possibile nei prossimi anni, con un unico apparato di bordo ed un unico contratto, effettuare il pagamento elettronico dei pedaggi in tutte le autostrade europee.

In materia di sicurezza, il cui tema è stato considerato dalla Presidenza italiana di alta priorità, la proposta di direttiva relativa ai **requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea**, presentata dalla Commissione il 30 dicembre 2002, è stata oggetto sin dall'inizio dell'anno a intensi negoziati. Il risultato di tali sforzi comuni è il raggiungimento da parte dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea di un orientamento generale nella Sessione del Consiglio del 9 ottobre 2003.

La proposta, per combattere i rischi per la sicurezza insiti nelle gallerie stradali evidenziati col verificarsi degli incendi divampati nelle gallerie del Monte Bianco e di Tauern nel 1999 e del San Gottardo nel 2001, fissa requisiti minimi armonizzati di sicurezza per i tunnel facenti parte della rete

stradale TEN di lunghezza superiore a 500 metri,. Le misure di carattere strutturale, tecnico e organizzativo si applicheranno ai tunnel esistenti e futuri, già dalla fase di progettazione. Per i tunnel esistenti è previsto un periodo di adeguamento di dieci anni, prorogabili a quindici per i Paesi come l'Italia, dove la presenza dei tunnel supera del 50% la media comunitaria. Obiettivo primario della direttiva è di prevenire il verificarsi di incidenti gravi che mettano in pericolo la vita umana e l'ambiente, danneggiando la struttura. In secondo luogo, la direttiva mira a ridurre le possibili conseguenze degli incidenti, creando, ad esempio, le condizioni atte a consentire un efficace intervento dei servizi di emergenza.

I negoziati hanno portato a una modifica di alcune parti della proposta per tenere conto delle esigenze del gruppo di Paesi della regione alpina (Italia, Austria, Francia e Germania). In particolare, il sistema automatico di classificazione della gallerie per l'individuazione delle misure di sicurezza proposto dalla Commissione, secondo il quale una galleria è automaticamente classificata in base a due parametri (lunghezza e volume del traffico), è stato sostituito da un sistema fondato su più parametri, più aderente alle caratteristiche di ciascuna galleria. Inoltre, è stata semplificata e resa più flessibile l'organizzazione dei compiti e delle competenze delle autorità amministrative competenti della sicurezza.

Momento principale e importante di riflessione e confronto in materia di sicurezza ha costituito la presentazione della Commissione europea, il 2 giugno 2003, della **Comunicazione "Ridurre di metà il numerosi vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa"**.

La Commissione rileva che ogni anno si registrano circa 1.300.000 di incidenti che causano sulle strade d'Europa 40.000 morti e 1.700.000 feriti. Il costo diretto e indiretto di questa che può ritenersi una strage viene stimato a circa 160 milioni di euro, che rappresenta il 2% del PIL europeo. Per porre freno a tale situazione, la Commissione presenta un piano d'azione europeo con l'obiettivo di ridurre del 50% le vittime degli incidenti per il 2010. Tale risultato dovrebbe essere raggiunto con l'impegno e il coinvolgimento dei soggetti ad ogni livello - Unione europea, Autorità nazionali, privati. La creazione di una Carta europea della sicurezza, costituisce una basilare iniziativa che la Commissione si è impegnata di portare avanti. Per il raggiungimento dell'obiettivo viene ritenuto importante che si attuino misure volte:

- a incoraggiare gli utenti della strada a migliorare il loro comportamento, attraverso regole di sicurezza stradale, di rilascio patenti e formazione, uso di caschi;

- a utilizzare il progresso tecnico per veicoli più sicuri;
- a incoraggiare il miglioramento dell'infrastruttura stradale;
- a realizzare un efficace raccolta, analisi e scambio di dati.

I Ministri dei trasporti dell'Unione europea, nel Consiglio del 6 maggio 2003, hanno preso atto con favore della presentazione della Comunicazione e, nel sottolineare che l'adozione di misure sulla sicurezza dei trasporti costituisce un obiettivo della politica comune sancito dal trattato, approvano il **programma d'azione**, invitando la Commissione a proseguire i suoi lavori sulle questioni relative alla sicurezza, nonché a presentare nel 2006 una relazione sulle azioni effettuate e sul controllo dell'obiettivo, ed eventualmente proposte in materia. Gli Stati membri sono invitati a continuare a dare priorità alle loro politiche di sicurezza stradale, intensificando la cooperazione, nella prospettiva del raggiungimento dell'obiettivo della riduzione delle vittime di incidenti stradali.

Sviluppato dall'iniziativa italiana il delicato e importante tema è stato oggetto di esame e dibattito al **Consiglio informale dei Ministri** organizzato dalla Presidenza e dalla Commissione a **Verona il 23 ottobre 2003**. In tale occasione un grande consenso è stato registrato sulla Dichiarazione in materia di sicurezza elaborata a conclusione dei lavori. I Ministri hanno convenuto che l'obiettivo di riduzione delle vittime stradali per il 2010 potrà essere raggiunto attraverso l'adozione di una serie di misure tra cui lo scambio di informazioni relative alle "*best practices*" negli Stati membri, l'adozione di norme armonizzate nel settore della sicurezza stradale, l'adozione di nuove tecnologie a bordo dei veicoli e sulle infrastrutture viarie, la creazione di una cultura europea della sicurezza a partire dall'età scolare. E' stato deciso di verificare annualmente a Verona le misure adottate e gli obiettivi realizzati.

Il successo dell'iniziativa di Verona ha consentito di riprendere ampiamente la Dichiarazione nelle **Conclusioni del Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea del 5 dicembre 2003 sulla sicurezza stradale**, in occasione della presentazione da parte della Commissione di prime proposte, in risposta alle suaccennate precedenti conclusioni del Consiglio del 6 maggio 2003 sul programma d'azione. In particolare, la Commissione ha presentato un "pacchetto" di provvedimenti costituito da due proposte di direttive, concernenti, rispettivamente, un testo unificato, con modifiche, delle disposizioni vigenti sulla patente di guida e disposizioni sulle condizioni minime da rispettare per l'attuazione delle direttive sulla legislazione sociale relativa alle attività di trasporto stradale e della propria Raccomandazione sull'applicazione della regolamentazione nel settore della sicurezza stradale.

Nelle Conclusioni il Consiglio prende atto del “pacchetto” di nuove misure presentate e nel ribadire l’obiettivo della riduzione del 50% delle vittime di incidenti stradali entro il 2010 e le precedenti conclusioni del Consiglio del 6 maggio sul relativo programma d’azione, conviene sulla necessità di promuovere una politica globale in materia di sicurezza stradale, attraverso la cooperazione, lo scambio di buone prassi e un’appropriata legislazione europea. Elementi dettagliati su tali iniziative da promuovere dagli Stati membri, dalla Commissione europea e dal Consiglio, completano le Conclusioni del Consiglio.

Nel corso dell’anno 2003, sono stati inoltre oggetto di trattazione presso il Consiglio dell’Unione europea gli ulteriori fascicoli di seguito indicati, volti a obiettivi diretti o indiretti di sicurezza stradale e con profili di natura sociale e tecnici.

- Proposta di direttiva relativa ad un sistema armonizzato e trasparente di limitazioni alla circolazione, su determinate strade, dei veicoli commerciali pesanti adibiti ai trasporti internazionali (week-end bans).

La proposta sul tappeto dal 1998, è volta a stabilire disposizioni armonizzate in materia di divieti di circolazione durante i giorni di fine settimana e festivi, al fine di assicurare una maggiore efficienza del trasporto comunitario, in relazione anche alle esigenze di sicurezza della circolazione.

L’Italia ha sostenuto la proposta della Commissione, ma l’obiettivo di un accordo politico non è stato ancora raggiunto per l’opposizione di alcuni Paesi.

- Proposta di regolamento relativo all’armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

La proposta della Commissione è ancora all’esame del Consiglio: il testo attuale presenta particolarità delicate perché introduce il principio di extraterritorialità nell’applicazione delle sanzioni e intende aumentare le ore di riposo giornaliero, abbassare il limite di peso dei veicoli per l’applicazione della normativa, oltre che essere più coerente con la direttiva 2002/15/CE, in materia di orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

- Proposta di direttiva relativa all’uso delle cinture di sicurezza sui veicoli, che emenda la direttiva 91/671/CEE.

Dopo il raggiungimento della posizione comune a fine 2002, la proposta di direttiva, che prevede l’obbligo dell’uso delle cinture per tutti gli occupanti dei veicoli e sistemi di ritenzione (seggiolino) per i bambini, è stata adottata come direttiva 2003/20/CE.

- Proposta di direttiva relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada in caso di urto contro un veicolo.  
L'iter della proposta è stato finalizzato interamente sotto la Presidenza italiana e la proposta è stata adottata dal Consiglio come direttiva 2003/102/CE. La direttiva prevede che le autovetture dovranno superare severi test durante i quali si simula l'impatto tra il veicolo ed il pedone. Ciò richiederà alle case produttrici di sviluppare i nuovi modelli in maniera da ridurre le conseguenze in caso di investimento.
  
- Proposta di direttiva relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione degli specchi e dei sistemi supplementari per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE.  
Il Consiglio ha adottato una posizione comune il 20 ottobre 2003 (Consiglio occupazione e politica sociale) sulla proposta di direttiva. Si attende il parere del Parlamento europeo in seconda lettura ai fini della sua adozione formale. La proposta è volta a definire misure adeguate per la visibilità posteriore e laterale del veicolo e evitare rischi di incidenti che possano coinvolgere utenti più vulnerabili, quali pedoni e ciclisti. La proposta prevede le prove che dovranno essere effettuate sui nuovi tipi di veicolo e dai nuovi veicoli nel quadro di un procedimento a medio e a lungo termine.
  
- Proposta di direttiva relativa alla formazione dei conducenti.  
La proposta è stata definitivamente adottata il 15 luglio 2003, direttiva 2003/59/CE. La direttiva stabilisce l'obbligo della qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri
  
- Proposta di direttiva relativa alla estensione della procedura di misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai veicoli a motore della categoria N1.  
La proposta è in fase avanzata di esame da parte del Consiglio.

#### **2.4.2 Trasporti ferroviari**

Successivamente all'adozione del primo pacchetto ferroviario, avvenuta nel febbraio del 2001, la Commissione, nell'ottica di un miglioramento della

qualità e della sicurezza della rete ferroviaria comunitaria e in generale della normativa già emanata, ha presentato il secondo pacchetto “Verso uno **spazio ferroviario europeo integrato**”, il cui esame è stato avviato e portato quasi a conclusione nell’anno 2002.

Nel corso del 2003 sono proseguiti i lavori, e i Ministri dei trasporti dell’Unione europea, sulla base di un compromesso globale della presidenza, condiviso da parte italiana, sono pervenuti ad un accordo politico sul “pacchetto” nel Consiglio del 27 marzo 2003, successivamente adottando, in data 25 giugno 2003, la formale posizione comune, inviata al Parlamento europeo nell’ambito della procedura di codecisione. La posizione comune è stata adottata con il voto contrario della Francia, del Belgio e del Lussemburgo.

Si ricorda che il pacchetto è composto dalle seguenti cinque proposte normative:

- direttiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario in seno all’Unione;
- direttiva di emendamento delle direttive 91/440 e 2001/12, mirata all’ampliamento del livello di apertura dei mercati del trasporto ferroviario delle merci;
- direttiva di emendamento ed armonizzazione delle proposte normative già emanate in materia di interoperabilità (direttive 96/48 e 2001/16);
- regolamento per la creazione dell’Agenzia europea per le ferrovie;
- decisione del Consiglio europeo, che da mandato alla stessa Commissione di negoziare l’adesione della Comunità Europea all’accordo COTIF, definito dalla Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari internazionali (OTIF).

Principali elementi caratterizzanti del compromesso del Consiglio del 25 maggio 2003 sui punti rimasti in sospeso alla fine del 2002 riguardano:

- l’accesso alle imprese ferroviarie, a condizioni eque, per l’esercizio di servizi di trasporti internazionali di merci entro il 1° gennaio 2006 e per l’esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci entro il 1° gennaio 2008;
- presentazione entro il 2007 di una relazione della Commissione sull’attuazione della direttiva sull’accesso ai mercati;
- la consultazione delle parti interessate a nuove norme nazionali di sicurezza che prescrivano un livello di sicurezza superiore rispetto agli obiettivi comuni di sicurezza, prima della loro adozione, e notifica alla Commissione delle norme stesse ai fini della valutazione della loro compatibilità con il sistema.

Il Parlamento europeo, nel parere in seconda lettura emesso il 23 ottobre 2003 ha formulato sulla posizione comune emendamenti che non sono stati

accolti dal Consiglio del 22 dicembre 2003, per cui si è aperta la procedura di conciliazione che si svolgerà sotto Presidenza irlandese.

### 2.4.3 *Trasporti marittimi*

L'attività comunitaria nel settore nell'anno 2003 è stata guidata dalla principale preoccupazione di creare a livello comunitario un livello elevato di sicurezza, nell'obiettivo della tutela della vita umana e dell'ambiente marino e delle sue coste, prevenendo i rischi di incidenti in mare e perseguendone i responsabili.

Già all'inizio dell'anno in seno al Consiglio si è proceduto ad un rapido esame della proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 417/2002 sull'**introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere motoscafo**, presentata dalla Commissione il 20 dicembre 2002, immediatamente dopo il verificarsi del grave evento dell'affondamento della nave "Prestigi". Al Consiglio trasporti di marzo 2003 i Ministri hanno siglato un accordo politico nell'ambito del Consiglio trasporti di marzo 2003 sul provvedimento, e subito dopo sono stati presi contatti con il Parlamento europeo per pervenire a giugno ad un accordo in prima lettura, puntualmente realizzato, consentendo l'adozione definitiva del provvedimento il 22 luglio 2003 (regolamento (CE) n. 1726/2003).

Il regolamento fissa un più stretto calendario di eliminazione progressiva delle navi motoscafo, in relazione alla loro età, facenti scalo nei porti dell'Unione europea. Inoltre, viene previsto il divieto di trasporto di prodotti petroliferi pesanti (combustibili pesanti ad alta densità, greggi, bitumi, catrami) in petroliere motoscafo.

Al fine di pervenire rapidamente all'adozione del regolamento relativo al **miglioramento della sicurezza a bordo delle navi**, il Consiglio trasporti di ottobre 2003 ha adottato un orientamento comune sulla proposta all'esame, in attesa del parere del Parlamento europea sulla base della procedura di codecisione.

La proposta è intesa a migliorare la sicurezza a bordo delle navi e delle zone di scalo alla luce dell'aumento dei rischi dopo l'attentato dell'11 settembre 2001, e prevede di incorporare le misure di sicurezza adottate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a dicembre 2001.

L'accordo raggiunto al Consiglio prevede che per il traffico marittimo internazionale gli Stati membri applichino le misure di sicurezza stabilite dall'IMO, fra cui alcune misure stabilite in via facoltativa.

Per il traffico marittimo nazionale a livello comunitario si applicano le disposizioni adottate a livello IMO per le navi passeggere di classe A (navi nazionali che navigano a distanza superiore a 20 miglia o in particolari tratti di mare). Per le altre categorie di navi adibite al servizio nazionale, misure di sicurezza dovranno essere prese sulla base di una valutazione dei rischi.

Importanza assume ai fini del perseguimento dell'obiettivo della sicurezza la proposta di direttiva concernente i **requisiti minimi di formazione per la gente di mare**, presentata dalla Commissione il 13 gennaio 2003 e subito posta in agenda dalla Presidenza greca.

Il Consiglio, dopo un lungo esame della proposta, ha raggiunto una posizione comune nella Sessione del 9 ottobre 2003, che ha accolto gli emendamenti del parere del Parlamento europeo, per cui la direttiva è stata adottata (direttiva 2001/25/CE del 17 novembre 2003).

La direttiva modifica la direttiva 2001/25/CE per quanto riguarda particolarmente alcuni problemi di procedura di riconoscimento dei certificati di abilitazione della gente di mare rilasciati da Paesi extracomunitari. In tale ambito la direttiva prevede una procedura centralizzata per il riconoscimento comunitario dei certificati in questione e l'allineamento della direttiva alle norme internazionali (convenzioni STCW e SOLAS) per il regime linguistico dei certificati di abilitazione, relativo alla convalida e alle comunicazioni tra la nave e le autorità di terra. La Commissione ha espresso riserve per l'insufficienza delle risorse assegnate all'Agenzia per l'esecuzione dei maggiori compiti che vengono ad essa assegnati.

Il miglioramento della normativa esistente per creare condizioni favorevoli a trasporti marittimi di qualità svolge effetti diretti e indiretti ai fini della sicurezza. La Commissione ha presentato su tale via una proposta di regolamento relativo al **trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità**.

La proposta è volta a modificare il regolamento (CEE) n. 613/91 sulla stessa materia, introducendo tre principali miglioramenti:

- l'estensione del suo campo di applicazione alle navi passeggere, tenuto conto dell'esistenza per tali navi di regole internazionali rafforzate e norme armonizzate a livello comunitario del regime tecnico;

- collegamento del regolamento con altri strumenti giuridici comunitari in materia di sicurezza marittima;
- rafforzamento della cooperazione fra Stati membri.

Nella riunione del 5 dicembre 2003 del Consiglio dei Trasporti si è raggiunto un accordo su un orientamento generale sulla proposta e si attende il parere del Parlamento europeo. Contatti sono stati intrapresi dalla Presidenza con detto Organismo al fine di favorire un parere che consenta l'adozione del regolamento in prima lettura.

Il 6 maggio 2003 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'**Agenzia europea per la sicurezza marittima**, volta a conferire all'Agenzia, istituita il 22 giugno 2002 con il suddetto regolamento, compiti aggiuntivi a quelli già previsti nel settore della sicurezza marittima e nel procedimento di riconoscimento comunitario della formazione e delle qualifiche per la gente di mare dei paesi terzi. La Presidenza italiana ha messo subito in agenda i lavori per pervenire in tempi rapidi all'adozione del provvedimento e in occasione del Consiglio del 5 dicembre 2003 i Ministri hanno siglato l'accordo, sotto forma di orientamento generale in attesa del parere del Parlamento in prima lettura.

Il 5 marzo 2003 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva relativa all'**inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati d'inquinamento** volta a realizzare due principali obiettivi:

- recepire nell'ordinamento comunitario norme internazionali previste per la specifica materia e disciplinarne l'applicazione in via armonizzata;
- stabilire che la violazione delle disposizioni in materia di scarichi in mare costituiscono reati penali, e indicare orientamenti sulle sanzioni da applicare.

Sull'obiettivo di recepimento delle norme internazionali, adottando uno strumento giuridico il più possibile dissuasivo vi è un consenso unanime da parte dei Ministri comunitari. Una maggiore riflessione e approfondimento invece viene richiesta da varie parti sulla previsione di sanzioni penali e ad altri concetti inerenti il diritto penale in uno strumento del primo pilastro, e per i problemi che si presenterebbero all'atto dell'applicazione della direttiva qualora nella stessa venissero previsti come reati taluni scarichi derivanti da avarie di navi che sono esonerati dalla Convenzione MARPOL, cui partecipano gli Stati membri.

Il Consiglio dei trasporti di dicembre 2003 ha preso atto dello stato dei lavori ed ha ribadito l'intenzione di pervenire all'adozione della direttiva nel prossimo futuro, dopo l'approfondimento e il chiarimento degli aspetti sollevati.

#### **2.4.4 Trasporti aerei**

Risultato di grande rilievo raggiunto nell'anno 2003, ascrivibile all'impegno italiano nella conduzione e conclusione del negoziato e nel tavolo di conciliazione con il Parlamento europeo, è costituito dall'adozione definitiva del pacchetto di provvedimenti concernente la creazione del **Cielo unico europeo**, che vedrà quindi la realizzazione entro il 31 dicembre 2004.

Dopo il raggiungimento della posizione comune del Consiglio a marzo 2003 e il parere del Parlamento europeo in agosto 2003, la Conciliazione si è presentata difficoltosa per le posizioni contrastanti delle due Istituzioni per due principali punti. Tale contrapposizione, mantenuta sino alle ultime fasi del negoziato condotto dalla Presidenza italiana, ha riguardato il regolamento dei rapporti fra utenti militari e civili nello spazio unico e l'organizzazione dello spazio aereo con la suddivisione in blocchi.

Posizione ferma del Parlamento sin dalla prima lettura è stata che il coordinamento tra gli utenti civili e militari venisse preso in considerazione nel testo giuridico del regolamento, prevedendo, in particolare, che dovesse svolgersi nell'ambito del Comitato del cielo unico, istituito dallo stesso regolamento.

Il Consiglio, ritenendo invece che la questione dovesse restare di competenza degli Stati membri, indicava delle norme nel contesto di una dichiarazione allegata alla posizione comune. Nell'accordo raggiunto in conciliazione è prevalsa la posizione del Consiglio.

La decisa difesa della posizione comune da parte della Presidenza italiana sul tavolo di conciliazione ha portato a trovare una soluzione di compromesso che ha accolto le ragioni del Consiglio, che approvata ha evitato la non adozione del pacchetto.

Sull'organizzazione dei blocchi di spazio aereo, l'accordo ha riconosciuto che la definizione e la modifica dei blocchi di spazio aereo resta di competenza degli Stati membri che regoleranno la materia con accordi bilaterali. Su tale aspetto il Parlamento europeo ha ottenuto che in caso di disaccordo gli Stati membri potranno richiedere il parere vincolante del Comitato.

In merito al coinvolgimento di Eurocontrol il Consiglio ha accettato che ciò potrà essere previsto, con un mandato preciso del Comitato, ai fini della preparazione dell'attuazione del cielo unico.

Altri elementi dell'accordo riguardano il reciproco riconoscimento dei diplomi dei controllori, e la possibilità che la Commissione presenti proposte di armonizzazione al riguardo.

L'esercizio pieno e diretto di relazioni internazionali nel settore del trasporto aereo costituisce una condizione fondamentale per la realizzazione di una politica estera della Comunità nella materia.

Al riguardo, la Commissione riconosce e pone in rilievo nella **Comunicazione sulle relazioni tra la Comunità e i Paesi terzi nel settore dei trasporti aerei**, presentata il 26 febbraio 2003, l'impossibilità allo stato attuale di realizzare tale politica se non in modo graduale a causa del gran numero di accordi bilaterali esistenti, conclusi dagli Stati membri con Paesi terzi.

Tuttavia, la Comunicazione pone in rilievo che le sentenze della Corte di giustizia del 5 novembre 2002 nelle cause "Open Skies" producono effetti immediati sulla legittimità delle clausole contenute negli accordi su materie ormai soggette alla competenza esterna esclusiva della Comunità (tariffe, slot aeroportuali e sistemi telematici di prenotazione, nonché delle clausole di nazionalità del vettore, in contrasto con l'articolo 43 del Trattato). Pertanto, non è consentito agli Stati membri di mantenere in vigore dette clausole né di assumere nuovi impegni che violino il diritto comunitario.

Su quest'ultimo aspetto, la Commissione, ritenendo essenziale regolare a livello comunitario le linee di riferimento per i negoziati bilaterali posti in essere con i paesi terzi, ha presentato una proposta di regolamento concernente la **negoziatura e l'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi**:

Sulla proposta, dopo l'adozione del parere del Parlamento europeo si è pervenuti ad un accordo politico in occasione del Consiglio del 9 ottobre 2003, che tiene conto in gran parte di detto parere.

Il regolamento stabilisce una procedura di informazione preliminare alla Commissione europea, e attraverso questa agli Stati membri, dell'intenzione di negoziare un accordo, fornendo la pertinente documentazione. Egualmente, prima di firmare un accordo, lo Stato membro informerà la Commissione del risultato della negoziazione e, qualora l'accordo non includa le clausole tipo convenute a livello comunitario potrà egualmente concludere l'accordo previa autorizzazione della Commissione. Per quanto riguarda le clausole inerenti i vettori, gli

Stati membri assicureranno una distribuzione dei diritti tra vettori comunitari con procedura non discriminatoria.

Da parte italiana, nella considerazione che le negoziazioni bilaterali in materia sono informate da anni su criteri di liberalizzazione, si è sostenuta la proposta, ed ha contribuito al raggiungimento dell'accordo.

Altro risultato importante raggiunto nel corso della Presidenza italiana in tema di organizzazione del servizio aereo è costituito dall'accordo politico siglato al Consiglio trasporti del 5 dicembre 2003 sulla proposta di regolamento di modifica al regolamento (CE) 95/93, concernente disposizioni comuni per l'**attribuzione di fasce orarie negli aeroporti della Comunità**.

La proposta aggiorna il regolamento che disciplina attualmente la materia, prevedendo disposizioni chiarificatrici sullo stato di indipendenza dei coordinatori e sulle procedure di utilizzo delle fasce orarie e sui controlli. La proposta non contempla disposizioni sullo scambio di fasce orarie, non accettato da varie delegazioni nel contesto di questo regolamento. La Commissione ha preso l'impegno di presentare al riguardo una specifica proposta nel 2004, riguardante anche l'accesso al mercato..

Si attende il parere del Parlamento europeo, nel quadro della procedura di codecisione.

Sullo stesso argomento il Consiglio era pervenuto nei primi mesi dell'anno ad un accordo sotto presidenza greca, e successivamente all'adozione, sulla proposta di un ulteriore regolamento di modifica sempre del regolamento (CE) 95/93 su alcuni aspetti dell'uso degli *slot*. Il regolamento adottato ha preso il numero 15554/2003, del 22 luglio 2003:

Con il regolamento la cui proposta era stata presentata dalla Commissione a seguito della guerra in Iraq e dell'epidemia della SARS, si è inteso garantire alle compagnie aeree il mantenimento per la stagione estiva 2004 delle stesse bande orarie attribuite nella precedente stagione, come era stato fatto per la stagione 2002/2003 con il regolamento (CE) 894/2002, adottato in occasione dell'attentato dell'11 settembre 2001.

Sulla sicurezza degli aeroporti, è proseguito nell'anno al Consiglio la proposta di direttiva sulla **sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari** presentata dalla Commissione a gennaio 2002. La proposta ha l'obiettivo di istituire nella Comunità il quadro giuridico di riferimento per l'introduzione e la concreta applicazione della valutazione della sicurezza degli aeromobili di paesi terzi, mediante una procedura di ispezioni a terra che corrisponde a quella c. d. SAFA (Safety

Assessment of Foreign Aircraft) già elaborata in sede JAA (Joint Aviation Authorities). Il Controllo è previsto in presenza di sospetto di non osservanza degli standards internazionali di sicurezza, ma sono fatti salvi ispezioni a campione degli Stati membri.

Il Consiglio dei Ministri dei trasporti di marzo 2003 ha raggiunto un accordo politico sul testo della proposta, accogliendo la posizione italiana e di altre delegazioni, appoggiata dal Servizio giuridico del Consiglio, di limitare il campo d'applicazione dello specifico provvedimento agli aeromobili di paesi terzi. Il Consiglio, nel corso del 2004, riprenderà in esame la proposta sulla base del parere in seconda lettura del Parlamento europeo adottate il 9 ottobre 2003.

Alla salvaguardia della competitività delle imprese comunitarie del settore aereo si indirizza la proposta di regolamento presentata dalla Commissione il 12 marzo 2003, volto alla **protezione dell'industria europea contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali nella prestazione dei servizi di trasporto aereo da parte di vettori stranieri.**

I Ministri hanno raggiunto un accordo politico sulla proposta nella seduta del 9 ottobre 2003 e successivamente, il 17 dicembre 2003, hanno adottato una posizione comune. Si attende ora il parere del Parlamento europeo per l'adozione.

La proposta, che trova origine nelle difficoltà incontrate dalle società aeree dopo l'attentato dell' 11 settembre 2001, introduce la possibilità di adottare misure da parte della Commissione, fissandone le procedure, nei casi in cui si accerti l'esistenza di sovvenzioni o pratiche tariffarie sleali e l'interesse della Comunità lo richieda.

In tema di diritti dei passeggeri, sono proseguiti i lavori, oggetto di lunghe trattative, sulla proposta di regolamento che stabilisce l'**indennizzo dei passeggeri in caso di ritardo, di cancellazione o rifiuto d'imbarco.** L'impegno di tutte le delegazioni e della Commissione sull'argomento, che dà visibilità alle istituzioni comunitarie, ha consentito il 15 ottobre 2003 di pervenire all'esito positivo della conciliazione svoltasi sotto Presidenza italiana, approvato dal Parlamento europeo a dicembre 2003.

Il regolamento stabilisce l'assistenza, la tutela e il risarcimento dei passeggeri a causa di ritardo, cancellazione di volo o di rifiuto d'imbarco sull'aereo. Viene stabilito che il passeggero che si trovi in una delle suddette situazioni ha diritto ad un indennizzo in relazione a classi chilometrici di percorso, oltre al rimborso del biglietto, o ad un volo