Nel corso del 2004 è stata inoltre promossa una vasta attività di consultazione con i Paesi dell'area mediterranea (Portogallo, Spagna, Francia, Slovenia, Malta Cipro), svoltasi tra i mesi di giugno e settembre, ai fini di elaborare una proposta condivisa di Master Plan di Autostrade del Mare da proporre all'approvazione della competente Direzione Trasporti ed Energia della Commissione europea.

Detta proposta di Master Plan mediterraneo, presentata nella riunione di Madrid del 28 settembre 2004, sarà sottoposta alla Commissione europea dopo aver raggiunto un assenso da parte dei Paesi membri che dovranno partecipare all'iniziativa.

Infine, è stata presentato alla Commissione europea il Progetto del "contact center/sistema informatico" per l'accesso dell'autotrasporto all'alternativa marittima, per l'attuazione del quale è stato richiesto un contributo comunitario nell'ambito del c.d. Programma "Marco Polo" (volto a ridurre la congestione stradale e potenziare il trasporto intermodale attraverso il trasferimento **delle merci stesse dalla strada verso altri modi più rispettosi dell'ambiente**), il cui bando di gara si è concluso il 15 dicembre 2004.

Il processo di allargamento delle reti TEN verso la *Wider europe*

Il processo di attuazione del Master Plan delle reti transeuropee ha come obiettivo fondamentale quello di estendere il mercato interno ai nuovi Paesi dell'Europa allargata mediante una rete di infrastrutture (cosiddetti Corridoi paneuropei) che dovranno proseguire fino a raggiungere i Paesi terzi nella prospettiva della cosiddetta *Wider Europe*.

A tal fine è stata istituita una Commissione, presieduta dalla Signora De Palacio, già Commissario ai Trasporti, che costituisce la prosecuzione naturale del percorso iniziato con il "Gruppo ad alto livello Van Miert" per stabilire le nuove grandi direttrici di sviluppo dei Corridoi verso i Paesi dell'Est Europa (Bielorussia, Ucraina e Moldavia), verso i Paesi caucasici del Mar Nero e verso i Paesi del Mediterraneo orientale includendo nel processo di integrazione del mercato europeo la Turchia, i Paesi medio-orientali e quello dell'Africa settentrionale che si affacciano sul Mediterraneo.

La seconda linea strategica della Commissione riguarda l'attuazione della **Proposta di Regolamento relativo all'indice del costo del lavoro - COM (2001) 418** che, ratificando nel 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, risulta essere un traguardo di grandissimo rilievo che la Presidenza italiana ha fortemente voluto e promosso per le conseguenze che esso potrà avere soprattutto in

termini di capacità nel 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 Networks*) a favore dei progetti TEN/trasporti e TEN/energia, per quanto riguarda le sezioni transfrontaliere dei relativi collegamenti.

Prospettive finanziarie per il periodo 2007-2013 previste per le reti TEN-T

Circa la negoziazione con la Commissione europea in ordine alla formazione delle politiche pluriennali di coesione e sviluppo, per il periodo 2007-2013, in linea generale, si sostiene il principio di porre al centro della programmazione finanziaria gli obiettivi di rafforzamento della crescita sostenibile, utilizzando il supporto finanziario previsto nella rubrica di bilancio IA: *reti transeuropee e politiche dell'innovazione tecnologica* con riferimento all'iniziativa di crescita, *così come definite nel Consiglio di Lisbona*. E' stata posta in evidenza la necessità di confermare le proposte della Commissione che prevedono forti incrementi di risorse per lo sviluppo delle reti TEN-T, del programma Marco Polo e del programma Galileo.

I motivi addotti per giustificare tale posizione riguardano:

- la prospettiva di estendere le reti TEN attraverso i due Corridoi V e VIII verso i Paesi dell'allargamento e della cosiddetta *Wider Europe*, nonché lo sviluppo del progetto Autostrade del mare per i Paesi dell'area mediterranea;
- le proposte orientate a stabilire un'azione sinergica tra i programmi di ricerca e sviluppo e innovazione tecnologica;
- lo sviluppo attraverso la rubrica IB *fondi di coesione* di un'azione sinergica per incrementare le dotazioni finanziarie al fine di realizzare il cosiddetto Corridoio I Berlino-Palermo.

Segretariati tecnici dei Corridoi Pan-Europei V e VIII

Nell'ambito delle attività volte a favorire la cooperazione e lo sviluppo tra l'Unione Europea e i Paesi terzi, il 2004 ha visto l'attivazione dei Segretariati tecnici dei Corridoi Pan-Europei V ed VIII.

La costituzione dei Segretariati è finalizzata a dare un deciso impulso alla realizzazione di assi stradali e ferroviari diretti verso l'Europa orientale e sud-orientale, favorendo la mobilità delle persone e lo sviluppo degli scambi, in aderenza al concetto comunitario di "Europa allargata" (*Wider Europe*), che disegna nuovi scenari nelle politiche di apertura all'Est europeo.

La funzione dei Segretariati è quella di fornire il necessario supporto alla Presidenza dei relativi *Steering Committee* (assegnata all'Italia) assicurando continuità di azione, promozione e coordinamento degli interventi tra gli Stati membri e assistendo, nel contempo, gli stessi nella definizione dei progetti relativi alle infrastrutture che costituiranno la direttrice principale dei Corridoi.

Il Segretariato tecnico del Corridoio V è stato inaugurato il 6 dicembre 2004 ed ha sede a Trieste presso l'In.C.E (Iniziativa Centro Europea).

I Paesi firmatari del *Memorandum d'intesa*, sottoscritto a Trieste il 16 dicembre 1996, sono: Italia, Slovacchia, Slovenia, Ungheria e Ucraina, cui si sono aggiunti e successivamente, con atti separati, Bosnia Erzegovina e Croazia.

Il Segretariato si occuperà della realizzazione del tracciato orizzontale del Corridoio V dall'Italia sino all'Ucraina passando per Lione-Torino-Trieste, Lubiana, Budapest e Leopoli arrivando fino a Kiev oltre le tre diramazioni (Corridoio Va, Vb, e Vc) previste nell'area dei Balcani.

Il Segretariato tecnico del Corridoio VIII è stato inaugurato il 10 dicembre 2004 ed ha sede a Bari presso la Fiera del Levante.

I Paesi sottoscrittori del *Memorandum d'intesa*, firmato a Bari il 9 settembre 2002, sono: Italia, Albania, Macedonia, Grecia e Turchia.

Il tracciato principale del Corridoio VIII si sviluppa sulla direttrice Bari-Brindisi-Durazzo-Tirana-Skopie-Bugas Varna mentre sono previste diramazioni verso la Grecia e la Turchia, attraverso il Corridoio IV.

2.3.2 Trasporti terrestri

Attività inerenti il Consiglio Trasporti

Sicurezza stradale

I Ministri hanno adottato un testo di conclusioni del Consiglio in materia di sicurezza stradale sulla base dei risultati della riunione informale dei Ministri dei trasporti della UE tenutasi a Verona il 25 e 26 ottobre 2004. Si tratta di un argomento prioritario per l'Italia ed i risultati ottenuti sono lusinghieri.

Infatti i Ministri dei trasporti della UE hanno convenuto che tra gli interventi prioritari sui quali rafforzare le politiche del trasporto stradale figurino una più severa applicazione delle regole (*enforcement*); il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli; la possibilità di finanziare adeguatamente la sicurezza stradale in Europa.

Tutto ciò dovrebbe contribuire al raggiungimento dell'obiettivo primario di dimezzare il numero di vittime degli incidenti stradali entro il 2010. Con ogni probabilità nel secondo semestre del 2005 un'ulteriore riunione informale dei Ministri dei trasporti sarà tenuta a Verona.

Proposta di direttiva del Consiglio e del P.E. relativa alla patente di guida comunitaria, che emenda la direttiva 91/439/CEE.

Sulla proposta di direttiva, che costituisce un ulteriore passo in avanti verso l'armonizzazione del settore, i Ministri dei trasporti hanno raggiunto un accordo politico.

Tra gli obiettivi della direttiva figurano:

- a) **ridurre la possibilità di frode**: si prevedono l'eliminazione della possibilità di rilasciare un modello cartaceo di patente di guida a favore di una scheda in plastica; la possibilità di introdurre un microchip nella patente di guida; l'introduzione della validità amministrativa limitata per tutte le nuove patenti emesse dalla data di entrata in vigore della proposta;
- b) **garantire la libera circolazione dei cittadini** sempre attraverso l'introduzione della validità amministrativa limitata e armonizzando la periodicità dei controlli medici per i conducenti professionisti;
- c) **contribuire ad una maggiore sicurezza stradale** attraverso l'introduzione di una patente di guida per i ciclomotori, l'estensione del principio dell'accesso graduale alle patenti di guida per i tipi di veicoli più potenti, l'introduzione dei requisiti minimi per la formazione iniziale e permanente degli esaminatori di guida e il sostegno al principio dell'unicità della patente di guida (un titolare - una patente).

Nell'attesa del risultato della prima lettura del Parlamento europeo, si prevede la finalizzazione del dossier nella seconda metà del 2005.

Attività inerenti il Consiglio mercato interno

I dossier principali, finalizzati nell'ambito del gruppo sull'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore e nel "Comitato 133 veicoli a motore", sono:

la Direttiva 2004/11/CE (limitatori di velocità)

E' stata adottata una nuova direttiva che estende l'obbligo di omologare i limitatori di velocità per i veicoli commerciali di massa superiore alle 3.5 tonnellate.

la Direttiva 2004/3/CE (consumo di carburante ed emissioni di CO2)

Il Consiglio ed il PE hanno adottato la direttiva 2004/3/CE relativa alla estensione della procedura di misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂ ai veicoli a motore della categoria N1 (veicoli commerciali leggeri di massa inferiore alle 3.5 tonnellate), che emenda la direttiva 80/1268/CEE.

Attività inerenti il Consiglio Ambiente

Direttiva 2004/26/CE (emissioni delle macchine mobili non stradali)

Con l'adozione della direttiva in oggetto il Consiglio ed il PE hanno introdotto valori limite di emissione più severi per i motori destinati ad allestire le macchine mobili non stradali. Inoltre la direttiva ha esteso il suo campo di applicazione anche ai motori delle locomotive e dei battelli per la navigazione.

Principali risultati conseguiti a livello di Commissione

La Commissione ha adottato le seguenti direttive di adeguamento al progresso tecnico:

- **direttiva 2004/78/CE** relativa al riscaldamento dei veicoli;
- **direttiva 2004/86/CE** relativa alle masse e dimensioni dei veicoli a due e tre ruote;
- **direttiva relativa ai catalizzatori di sostituzione dei veicoli a due e tre ruote**, in fase di pubblicazione sulla GUCE.

Attività istituzionale prevista per l'anno 2005

Consiglio Trasporti

Il Consiglio dovrebbe occuparsi della finalizzazione del dossier patenti di guida sulla base dei risultati della prima lettura del PE.

Inoltre, il Consiglio medesimo dovrebbe adottare una decisione relativa all'adesione della Comunità all'Accordo Internazionale sul mutuo riconoscimento delle ispezioni tecniche dei veicoli a motore e loro rimorchi (Accordo di Ginevra del 1997)

Consiglio Mercato Interno

Il Consiglio dovrebbe occuparsi sotto presidenza lussemburghese dei seguenti dossiers, il cui esame non è stato ultimato sotto la presidenza olandese:

- **Proposta di nuova direttiva quadro sulla omologazione europea dei veicoli a motore e loro rimorchi**: prevede l'estensione della omologazione europea ai veicoli diversi dalle autovetture;
- **Proposta di direttiva relativa ai sistemi di protezione frontale dei veicoli a motore (bull-bars)**: si stende la prima lettura del PE.
- **Proposta di direttiva relativa al riciclaggio dei componenti dei veicoli a motore**.
- **Proposte di direttiva di emendamento relative alle cinture di sicurezza, sedili ed ancoraggi dei veicoli a motore** (si attende la seconda lettura del PE);

In particolare il Consiglio ed il Parlamento Europeo dovranno esprimersi sull'opportunità di aderire ai regolamenti ECE/ONU nn. 94 e 95 relativi, rispettivamente, all'omologazione dei veicoli in caso di collisione frontale e laterale.

La stessa Commissione dovrebbe presentare una **proposta di emendamento alla direttiva emissioni veicoli a motore (70/220/CEE) con la quale si stabiliscono limiti più severi di emissioni inquinanti (EURO 5)**.

Commissione

A livello di Direzione Generale Imprese il Comitato di Adeguamento al progresso tecnico - veicoli a motore, che si riunisce di norma con cadenza trimestrale, si occuperà di votare alcuni progetti di emendamenti tecnici di direttive comunitarie esistenti e voterà altresì la propria posizione sui progetti di emendamenti a Regolamenti ECE/ONU ai quali la Comunità ha aderito.

Il Gruppo Veicoli a Motore ed i gruppi ad esso afferenti si occuperanno di predisporre e discutere in cooperazione con gli Stati Membri e l'Industria progetti di nuove direttive e di emendamenti a quelle esistenti.

Sistemi di trasporto ad impianti fissi

Trasporto impianti a fune

Per risolvere alcuni problemi sia di disciplina transitoria che di armonizzazione delle nuove disposizioni, sorti dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo 12 giugno 2003 n.210, di recepimento della direttiva del Consiglio 2000/09/CE del 20 marzo 2000 relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone, è stato predisposto e adottato il decreto legislativo 10 giugno 2004, n. 152 (pubblicato in G.U.R.I. - Serie Generale - n. 144 del 22.06.2004).

In attuazione del citato decreto legislativo 210 del 2003 sono stati inoltre predisposti due altri schemi di decreti interministeriali: il primo, da emanarsi di concerto tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro delle attività produttive, regola la nuova procedura di autorizzazione degli organismi notificati ed è stato regolarmente adottato e pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale - n. 198 del 24/08/2004.

L'altro schema di decreto interministeriale, da emanarsi di concerto tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed i Ministri dell'economia e delle finanze e delle attività produttive, istituisce il nuovo sistema di tariffe relativo alle attività di riconoscimento e vigilanza degli organismi notificati. Lo schema di tale ultimo decreto è all'esame di un apposito Gruppo di lavoro istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il quale dovrà esprimere un parere tecnico a supporto dell'ufficio legislativo di detto Dicastero.

Trasporto merci pericolose su ferrovia

In tale ambito si ricorda che nella G.U.R.I. n. 91 del 22/11/2004 è stata pubblicata la **direttiva 2004/98/CE della Commissione del 13 settembre 2004 che adatta, per la quinta volta, al progresso tecnico la direttiva 96/49/CE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia**. Saranno adottate, nei prossimi mesi, le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva medesima.

Interoperabilità ferroviaria

Nel corso dell'anno 2004 il gruppo di lavoro ad hoc ha proseguito la propria attività finalizzata alla predisposizione di un decreto interministeriale (Ministero Infrastrutture e Trasporti e Ministero Economia e Finanze) per la determinazione delle tariffe per le attività di riconoscimento e vigilanza sugli organismi da notificare ai sensi del decreto legislativo 299/01 (recepimento della direttiva 96/48/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità).

Inoltre, la procedura per il **recepimento della direttiva 2001/16/CE relativa al sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità**, si è conclusa con la pubblicazione sul S.O. alla G.U.R.I. n. 264 del 10/11/2004 del relativo decreto legislativo n. 268 del 30 settembre 2004.

2.3.3 Trasporti ferroviari

L'attività nell'anno 2004 si è articolata attorno ai seguenti argomenti concernenti l'Unione Europea e la legislazione comunitaria.

Terzo pacchetto ferroviario

1) Per ciò che concerne la **direttiva sulla patente europea dei macchinisti**, si sono tenuti diversi incontri a Bruxelles, nei quali la posizione della delegazione italiana spesso è coincisa con le posizioni della Presidenza di turno del Consiglio e della Commissione, fino ad arrivare alla stesura di una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione del solo personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità, escludendo dalla stessa direttiva il restante personale viaggiante, seppur addetto alla sicurezza, per non ritardare la presentazione della proposta di direttiva.

2) **DERC (Developing European Railways Committee) della Commissione europea**

L'attività del Comitato della Commissione europea per lo sviluppo delle ferrovie (DERC, *Developing European Railways Committee*) e dei relativi sottocomitati tecnici si è incentrata essenzialmente sul monitoraggio del processo di liberalizzazione del mercato ferroviario nei paesi della comunità, sulla presentazione dello stato di recepimento delle direttive in seno alla legislazione nazionale e sul relazionare le esperienze realizzate e le eventuali criticità riscontrate, attraverso un interessante interscambio di informazioni per le successive proposte di direttiva e per il recepimento delle direttive attuali.

In particolare, il sottocomitato *Rail Market Monitoring System* ha verificato il grado di apertura del mercato ferroviario in Europa mediante il monitoraggio di appositi parametri (numero di licenze e di certificati di sicurezza rilasciati, volumi di traffico prodotto, ecc.) così come la *Task Force on Licensing and Insurance* ha curato l'omogeneizzazione a livello europeo delle modalità di notifica alla Commissione Europea dell'avvenuto rilascio della licenza (o del certificato di sicurezza) ad una data impresa ferroviaria.

Quest'ultimo sottocomitato tecnico ha come obiettivo infatti la definizione di regole armonizzate a livello comunitario per ciò che riguarda i requisiti per il rilascio della licenza e le caratteristiche delle polizze assicurative che devono possedere le imprese ferroviarie.

Si è inoltre partecipato, nelle delegazioni di esperti nel campo della liberalizzazione ferroviaria, a gruppi di lavoro presso la D.G. Enlargement per la verifica e l'implementazione delle Direttive europee nei Paesi che hanno fatto richiesta di ingresso nella Comunità.

3) Gruppo di lavoro internazionale quadrilaterale (NL, D, CH, I) per il miglioramento della qualità nel trasporto merci nel corridoio Nord-Sud - IQ-C

Sono state avviate le attività per l'implementazione sul Corridoio Rotterdam-Genova del sistema di segnalamento europeo ETCS/ERTMS. Tale studio, oggetto di un possibile cofinanziamento da parte della Commissione Europea, è volto all'individuazione delle linee ferroviarie potenzialmente interessate dai traffici del corridoio e delle possibili soluzioni tecniche alternative che possono essere utilizzate per l'implementazione del sistema di segnalamento europeo sull'intero corridoio.

Per ciò che concerne le "misure" previste nel piano di lavoro del gruppo IQ-C, si sono ottenuti importanti risultati, quali: l'applicazione a tutte le imprese ferroviarie della procedura semplificata doganale; l'ottimizzazione nell'assegnazione delle tracce ferroviarie; la creazione del cosiddetto "One Stop Shop" per il corridoio; l'azione comune dei Gestori per l'eliminazione dei "colli di bottiglia".

Il lavoro del gruppo IQ-C sta costituendo un buon campo di prova anche per il mutuo riconoscimento delle locomotive e dei macchinisti. Quanto sopra nell'ottica di operare semplificazioni di processi non implicanti deroghe a norme di sicurezza nazionali, in quanto si è sempre ritenuto necessario che i processi di armonizzazione non possano che strutturarsi, nel quadro della normativa primaria europea in via di definizione e/o di recepimento, nell'ambito dei macroprocessi di lungo periodo, come la realizzazione della interoperabilità.

4) Comitato della Commissione europea per l'interoperabilità - Comitato ex articolo 21

Dopo la nomina, avvenuta a luglio, del rappresentante in seno al Comitato ex art. 21 è iniziata la partecipazione ai lavori sia del comitato, sia dei sottocomitati per la redazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) riguardanti la sicurezza nelle gallerie e la certificazione di sicurezza.

In data 23 novembre 2004 sono state approvate tre delle quattro STI in corso di adozione.

Di queste la STI che può avere maggior impatto a livello di investimenti sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile riguarda il Sistema di Controllo-Comando e Segnalamento europeo (ETCS/ERTMS) sulle linee ferroviarie della rete transeuropea convenzionale, per il quale si deve prevedere un piano nazionale di migrazione soprattutto nelle parti dei corridoi interessati alla cosiddetta ETCS-Net, che possono essere cofinanziati con fondi europei.

5) European Rail Research Advisory Council (ERRAC)

La partecipazione si è concretizzata in una presentazione, nella seduta plenaria del 25 marzo 2004, dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei dati di traffico, degli investimenti previsti e dei programmi di ricerca. Attualmente si stanno completando

le risposte ad un questionario che servirà da base per definire e sviluppare un Piano Strategico dei Progetti di Ricerca in campo ferroviario finanziati nell'ambito del c.d. VI Programma Quadro.

2.3.4 Trasporti marittimi

E' proseguita l'attività comunitaria nel settore, ispirata all'esigenza di creare, a livello comunitario, un elevato standard di sicurezza, nell'ottica di una maggiore tutela della vita umana e della salvaguardia dell'ambiente marino e delle coste.

Nel corso del 2004 sono state svolte le sottoindicate attività relative allo sviluppo dell'integrazione europea.

- Sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente marino - Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato da navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati di inquinamento (11964/04).

Il Consiglio Trasporti in data 7 ottobre 2004 ha adottato una posizione comune sulla proposta in questione, volta a stabilire che gli scarichi effettuati in violazione delle normative comunitarie costituiscono un reato penale e devono essere applicate sanzioni, anche penali, se le persone coinvolte vengono ritenute responsabili di aver causato l'evento o di avervi partecipato deliberatamente o per grave negligenza.

L'introduzione di adeguate sanzioni per i reati di inquinamento rivestiva particolare importanza se riferita all'inquinamento causato dalle navi, poiché i regimi internazionali di responsabilità civile applicabili risultano attualmente alquanto lacunosi in fatto di dissuasione.

Le linee principali dell'accordo sono costituite:

- a) dall'individuazione di precise indicazioni in merito alle violazioni perseguibili, sulla base delle disposizioni di cui alla Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi (c.d. Convenzione MARPOL 73/78) dell'IMO (*International Maritime Organization*);
- b) dal rinvio alla Decisione quadro sulle competenze penali della Comunità di tutte le questioni attinenti all'applicabilità ed all'identificazione delle sanzioni penali, con le quali perseguire gli scarichi illegali.

La Direttiva introduce due importanti novità, in quanto estende la responsabilità per gli scarichi illegali al proprietario del carico agli enti di classificazione e ad "ogni altro soggetto coinvolto" e non soltanto al comandante della nave e all'armatore; in più configura detta responsabilità solo se lo scarico è compiuto intenzionalmente, per imprudenza o per grave negligenza.

Inoltre, è prevista espressamente la possibilità, da parte degli Stati membri, di applicare misure più severe per prevenire l'inquinamento marino, sulla base delle regole internazionali vigenti ed in particolare dell'articolo 220 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del mare del 1982.

Il testo consente, perciò, agli Stati membri di adottare le misure necessarie per assicurare che queste violazioni siano oggetto di azioni efficaci, proporzionate e dissuasive, che possano comprendere sanzioni penali e/o amministrative.

La posizione comune è stata trasmessa al Parlamento europeo per la seconda lettura, in conformità alla procedura di codecisione.

Va tuttavia considerato che la proposta originaria della Commissione mirava ad introdurre un regime minimo armonizzato in materia di scarichi illegali in mare, comprendente anche l'obbligo di sanzioni penali.

Il Consiglio non ha ritenuto necessario rendere obbligatoria l'applicazione di un regime di sanzioni penali per gli scarichi illeciti in mare di sostanze inquinanti. Resta pertanto solo la possibilità di irrogare sanzioni, lasciata alla discrezione di ogni Stato membro.

Per l'Italia non ci sarà nessun cambiamento, in quanto nel nostro Paese vige e resterà in vigore una delle legislazioni più rigorose in campo europeo, in quanto contempla anche sanzioni penali.

La direttiva, così approvata, rappresenta dunque un minimo normativo armonizzato, nel senso che ogni Paese membro mantiene il diritto di avere un regime nazionale più severo a tutela delle proprie coste.

- Nell'attesa del parere in prima lettura del Parlamento europeo, il Consiglio trasporti del 9 e 10 dicembre 2004 ha approvato all'unanimità un orientamento generale su una proposta di **direttiva riguardante il riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare**, modificativa della direttiva 2001/25/CE. La suddetta proposta è volta a facilitare il riconoscimento da parte di tutti gli Stati membri dei certificati rilasciati all'interno dell'Unione europea alla gente di mare, nonché a garantire una migliore osservanza degli attuali requisiti in materia di formazione, abilitazione e servizio di guardia, previsti dalla Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (Convenzione STCW). Ciò anche per porre rimedio alla posizione di svantaggio in cui si trova la gente di mare qualificata in uno Stato membro rispetto ai marittimi extracomunitari. Nel prevedere poi specifiche misure per combattere l'aumentare dei casi di frode circa le procedure di certificazione, si intende contribuire ad accrescere la sicurezza in mare.

- Un ulteriore argomento su cui si è incentrata l'attività comunitaria nel settore dei trasporti marittimi, nel corso del 2004, è quello dei **Servizi portuali**. Sulla proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali, il Consiglio trasporti, sempre nella seduta del 9-10 dicembre 2004, ha deciso di trasmettere la stessa, dopo uno scambio di opinioni preliminari, al Comitato dei Rappresentanti Permanenti affinché quest'ultimo procedesse al suo esame tecnico.

La proposta in questione va ad inserirsi in un campo lacunoso, in quanto una precedente proposta sull'argomento, prevista dalla Comunicazione al Parlamento europeo ed al Consiglio denominata "*Migliorare la qualità dei servizi nei porti marittimi: elemento determinante per la politica europea dei trasporti*" (c.d. "*Pacchetto portuale*") era naufragata nel 2003, dopo tre anni di lavori, quando il Parlamento europeo aveva respinto, in sessione plenaria, il relativo testo di compromesso.

La nuova proposta, che sostanzialmente non si discosta dalle precedenti, è volta a garantire ai prestatori comunitari di servizi portuali la libertà di svolgere la propria attività nei porti marittimi ed una maggiore trasparenza finanziaria ai fini di un'equa concorrenza tra porti.

Per quanto riguarda la **fase discendente**, sono da segnalare i **Decreti legislativi di recepimento delle seguenti direttive, che costituiscono il c.d. "Pacchetto passeggeri"**, ovvero:

1. **Direttiva 2003/24/CE del 14 aprile 2003 concernente specifici requisiti di stabilità per le navi *roll on-roll off* da passeggeri.**
2. **Direttiva 2003/25/CE del 14 aprile 2003 che modifica la direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri.**

La direttiva **2003/25/CE** introduce nuovi requisiti specifici di stabilità per le navi *roll on - roll off* da passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da e verso porti degli Stati membri, indipendentemente dalla bandiera che battono. Con il relativo schema di decreto legislativo di recepimento si provvede ad introdurre nell'ordinamento nazionale tali nuovi requisiti.

La direttiva **2003/24/CE**, che modifica la direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, stabilisce i medesimi requisiti di stabilità anche per le unità veloci e per le navi da passeggeri che effettuano viaggi nazionali. Inoltre, la direttiva in parola fissa i requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta. Con il relativo schema di decreto legislativo di recepimento si provvede a modificare il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, con il quale è stata attuata, nell'ordinamento nazionale, la direttiva 98/18/CE sopra citata, al fine di

introdurre i suddetti requisiti di stabilità e di sicurezza per le unità veloci e per le navi da passeggeri, che effettuano viaggi nazionali.

Per entrambe le direttive, inserite nella legge comunitaria 2003, la Conferenza Permanente Stato-Regioni ha espresso parere favorevole sugli schemi dei decreti legislativi in parola.

Recepimento della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico marittimo che abroga la direttiva 93/75/CE (direttiva HAZMAT).

La direttiva in parola è stata inserita nello schema di legge comunitaria 2003. Essa 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. Tali obiettivi sono raggiunti attraverso l'instaurazione di un sistema obbligatorio di informazione fra le autorità competenti, designate dagli Stati membri, per quanto concerne i movimenti di navi che trasportano merci pericolose o inquinanti, prima dell'ingresso nelle acque degli Stati membri.

A tale riguardo, la Commissione Europea ha presentato il c. d. "progetto di *Safeseanet*", il sistema di rete telematico per lo scambio dei dati relativi al monitoraggio del traffico marittimo, che dovrà essere realizzato tra gli Stati membri ai fini della sicurezza della navigazione, della prevenzione dell'inquinamento marino e di una maggiore efficienza del traffico. Tale *network* opererà tra gli Stati membri e sarà collegato ad un server centrale (*European Index Server*).

In base all'allegato III della direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri hanno infatti l'obbligo di realizzare le necessarie infrastrutture ai fini di rendere possibile la trasmissione e la ricezione di dati.

E' stata pertanto valutata la possibilità di implementazione di un'idonea postazione di *Safeseanet* in ambito ministeriale, per rendere possibile la trasmissione e la ricezione dei dati relativi al traffico marittimo, considerati gli obblighi di questa Amministrazione ai sensi della direttiva in parola.

Si rammenta che la stessa direttiva, all'articolo 20, "luoghi di rifugio", dispone che gli Stati membri stabiliscano dei piani per accogliere nelle acque sotto la loro giurisdizione le navi in pericolo, tenendo conto delle pertinenti linee guida della Convenzione IMO. In merito, sono state comunicate alla Commissione Europea le modalità di applicazione del citato articolo 20 della direttiva da parte dell'Amministrazione italiana.

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

La predetta direttiva, inserita nella legge comunitaria 2003 all'allegato B, ha modificato le direttive in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, a seguito della costituzione, con regolamento (CE) n. 2099/2002, di un Comitato unico per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento denominato Comitato COSS (*Committee on Safe Seas*), che ha sostituito i cinque comitati prima esistenti. Inoltre, la direttiva 2002/84/CE ha introdotto nelle direttive in materia il principio dell'adattamento automatico della normativa comunitaria agli emendamenti più recenti adottati in sede internazionale.

Regolamento CE n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA *European Maritime Safety Agency*), così come modificato dal Regolamento CE n. 724/2004.

Nel corso del 2004 è stato emanato il regolamento comunitario con il quale si apportano integrazioni e modifiche al regolamento n. 1406/2002/CE. Tale regolamento ha ampliato i compiti dell'Agenzia, conferendole competenze in materia di lotta contro l'inquinamento accidentale e intenzionale causato dalle navi, con mezzi che dovranno integrare i meccanismi di intervento antinquinamento degli Stati membri; inoltre, in considerazione del recente sviluppo delle competenze comunitarie nel settore della *security* marittima, in base al nuovo regolamento l'Agenzia avrà anche il compito di coadiuvare la Commissione nelle funzioni attribuitele dal regolamento Ce n. 725/2004 sulla sicurezza.

E' stata altresì assicurata la partecipazione a Bruxelles ai seguenti *Workshop* e seminari indetti dall'EMSA:

dal 25 al 26 ottobre 2004 *Workshop* sulle "Norme basate su Obiettivi" (*Goal Based Standard*), in vista della partecipazione alla 79^a sessione del Comitato sicurezza marittima (MSC 79) all'IMO a Londra dal 1° al 10 dicembre 2004.

La dizione di "*Goal Based Standard*" fu introdotta all'IMO nella 89^a Sessione del Consiglio nel 2002 tramite un documento proposto dalla Grecia e dalle Bahamas che suggeriva all'Organizzazione di sviluppare degli standard di costruzione delle navi tali da assicurare alle navi costruite in conformità a detti standard di conservarsi sicure e rispettose dell'ambiente per tutta la durata della sua vita. Il concetto è quello di un approccio per obiettivi che non implica necessariamente la definizione di regole prescrittive né i modi attraverso i quali gli obiettivi stessi devono essere raggiunti.

Non si tratta tuttavia di un concetto nuovo, in quanto anche in campo navale un approccio del genere è già stato utilizzato nel Capitolo II-2 della SOLAS.

dal 22 al 23 giugno 2004 partecipazione al Seminario sulla Direttiva 96/98/CE sull'Equipaggiamento Marittimo.

Tra i vari temi trattati: compiti dell'EMSA; ruolo delle Amministrazioni; ruolo degli Organismi Notificati e del MarED; clausole di salvaguardia; Accordo di mutuo riconoscimento tra la Comunità Europea e gli Stati Uniti MRA (*Mutual Recognition Agreement*).

Regolamento CE n. 725/2004 relativo al rafforzamento della sicurezza (*security*) delle navi e delle installazioni portuali.

Il regolamento in oggetto mira a garantire l'attuazione armonizzata da parte degli Stati Membri delle disposizioni internazionali adottate in materia di sicurezza.

Come noto, a seguito dei tragici eventi dell'11 settembre 2001, l'IMO ha provveduto ad affrontare il tema della prevenzione degli atti di terrorismo per quanto riguarda la nave e l'interfaccia nave/porto, e il 12 dicembre 2002 sono stati adottati il nuovo Capitolo XI-2 della SOLAS (Misure speciali per rafforzare la sicurezza) e il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS - *International Ship and Port Facility Security*). I predetti emendamenti sono entrati in vigore il 1° luglio 2004. Da questa data tutte le navi debbono essere in possesso del certificato internazionale di *security* (Certificato ISSC).

Regolamento CE n. 789/2004 relativo al trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra registri all'interno dell'Unione.

Nel corso del 2004 è stato emanato il regolamento inteso a sostituire il regolamento n. 613 del 1991 in materia di trasferimento delle navi da un registro all'altro nell'ambito dell'Unione Europea.

Lo strumento mira ad eliminare gli ostacoli tecnici che possono impedire il trasferimento tra registri comunitari in ragione di divergenti interpretazioni della normativa internazionale MARPOL e SOLAS.

Esso concilia le esigenze del mercato interno con quelle in materia di sicurezza della navigazione marittima, riconoscendo, a livello europeo, l'adequatezza delle norme stabilite dalle Convenzioni dell'I.M.O.. In base al nuovo regolamento, le navi che posseggono valide certificazioni basate sulla normativa internazionale possono cambiare bandiera sottoponendosi solo ad un'ispezione tecnica volta a verificare la rispondenza ai certificati.

Regolamento CE n. 782/2003 relativo al divieto di utilizzo di composti organostannici a bordo delle navi (TBT).

Il regolamento in parola vieta a decorrere dal 1° luglio 2003 l'applicazione o riapplicazione sulle navi di sistemi antivegetativi a base di composti organostannici (TBT) che agiscono come biocidi. E' previsto che da tale data le navi siano sottoposte a ispezione e certificazione prima di essere messe in servizio per la prima volta o quando sono modificati o sostituiti i sistemi antivegetativi.

Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, datato 17 novembre 2003 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 21 gennaio 2004, l'organismo di classifica RINA spa è stato autorizzato al rilascio delle relative certificazioni in materia.

Nel corso del 2004, sono stati controfirmati da questa amministrazione il decreto e il relativo accordo per l'autorizzazione dell'ABS per gli stessi compiti.

Regolamento CE n. 1726/2003 che modifica il regolamento CE n. 417/2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o tecnologia equivalente per le petroliere motoscafo.

Il regolamento in parola, che modifica il citato regolamento CE n. 417/2002, introduce norme più rigorose. In particolare:

- a. l'obbligo di trasportare prodotti petroliferi pesanti solo con petroliere a doppio scafo;
- b. la revisione del regime di eliminazione progressiva, con anticipazione delle date di phasing out per le petroliere a scafo singolo (categoria 1: 23 anni di età e comunque data limite 2005; categoria 2: 28 anni e comunque data limite 2010; categoria 3: 28 anni e comunque data limite 2015);
- c. un'applicazione più ampia del regime di valutazione delle condizioni delle navi (*Condition Assessment Scheme*), per valutare la solidità delle petroliere monoscafo che abbiano superato i 15 anni di età.

Proposta di regolamento che modifica il regolamento CE n. 1726/03 sul doppio scafo.

Il Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (Comitato COSS) ha elaborato la proposta di cui in epigrafe, che contiene emendamenti resisi necessari al fine di allineare la norma comunitaria al nuovo standard internazionale di riferimento.

Pertanto, con la proposta in argomento la norma comunitaria viene aggiornata con i riferimenti alle ultime risoluzioni in materia, riguardanti anche i seguenti aspetti: aggiornamento della definizione di doppio scafo applicabile alle petroliere comprese tra le 600 e le 4999 dwt, a seguito dell'introduzione della nuova regola 13H MARPOL;