

aggiornamento della definizione di petroliera di categoria 2, alla luce della “Nuova Interpretazione Unificata” aggiunta come punto 4.12A nella regola 13G MARPOL. Tutti i predetti emendamenti sono effettuati in procedura di comitologia, trattandosi di modifiche che non ampliano il campo di applicazione del regolamento stesso. E’ prevista la prossima adozione del regolamento in parola.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM).

Nel Consiglio dei Ministri trasporti UE del 9-10 dicembre 2004 si è raggiunto l'accordo politico sulla proposta di regolamento che estende l'applicazione del Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza a tutte le tipologie di navi (l'attuale regolamento 3051/95 fa riferimento ai soli traghetti *roll on-roll off*).

In base alla nuova proposta il Codice ISM si applicherà a:

tutte le navi che battono bandiera di un Paese Membro, in navigazione internazionale o domestica;

navi impiegate esclusivamente in navigazione nazionale, indipendentemente dalla bandiera;

navi impiegate in servizi regolari di linea da o verso porti della comunità, indipendentemente dalla bandiera.

Sono escluse solo le navi passeggeri che operano entro cinque miglia dalla costa. Viene però prevista la possibilità per il Paese Membro di concedere esenzioni per navi esclusivamente impiegate in navigazione nazionale a determinate condizioni.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di sicurezza nei porti.

La proposta di direttiva in parola ha un duplice obiettivo: migliorare la sicurezza nelle zone dei porti non interessate dal regolamento (CE) n. 725/2004 sulla *security* e garantire che le misure di sicurezza attuate in applicazione del regolamento stesso si avvantaggino del miglioramento della sicurezza nelle aree portuali adiacenti. La proposta non istituisce nuovi obblighi nelle zone già coperte dal regolamento, che limita il proprio campo di applicazione alla parte del porto che costituisce l'interfaccia nave/porto, vale a dire il terminale.

La direttiva proposta dovrebbe garantire e controllare, a livello comunitario, il raggiungimento di una condizione sufficiente di sicurezza dei porti, completando e sostenendo le misure di sicurezza che interessano l'interfaccia nave/porto, nonché garantire un'attuazione armonizzata e pari condizioni in tutta l'Unione europea, evitando di creare differenze per gli utilizzatori commerciali dei porti.

Nel corso del Consiglio Trasporti del giugno 2004 è stato raggiunto l'accordo politico sulla proposta in argomento.

Proposte del nuovo pacchetto normativo "Erika III".

Il 14 maggio 2004 la Commissione Europea ha presentato agli Stati membri il pacchetto di misure in oggetto, comprendente una serie di proposte, illustrate di seguito, che dovrebbero completare il quadro normativo sulla sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento posto in essere dai precedenti pacchetti normativi adottati.

Flag State Initiative

Tale misura, per la quale non è ancora stato scelto lo strumento normativo comunitario, punterebbe ad assicurare che tutti gli Stati membri adempiano efficacemente alle obbligazioni poste in essere dalle Convenzioni adottate in ambito IMO. L'obiettivo è quello di arrivare ad una registrazione europea delle navi intesa come registrazione di qualità.

Gli strumenti per raggiungere tale obiettivo potrebbero essere, secondo quanto proposto dalla Commissione Europea:

- il monitoraggio dei compiti delegati agli organismi di classificazione;
- l'effettuazione di una serie di visite occasionali e non programmate sul naviglio battente bandiera comunitaria durante il periodo di validità dei certificati emessi;
- il monitoraggio del naviglio comunitario da parte dell'EMSA;
- il monitoraggio delle prestazioni dello Stato di bandiera da parte dell'EMSA;
- la certificazione delle Amministrazioni secondo gli standard ISO 9000:2000.

Al riguardo, si fa presente che nell'ambito dei lavori IMO sono in corso di predisposizione un apposito Codice per le Amministrazioni di bandiera (obbligatorio) ed uno schema di Procedure di Qualità (linee guida) che saranno approvati nella prossima 24^a sessione dell'Assemblea IMO nel novembre 2005 e sui quali sono previsti ulteriori approfondimenti.

Marine Casualty Investigations - Proposta di direttiva per le indagini sui sinistri marittimi

Allo stato attuale, pur essendo prevista dall'articolo 12 della direttiva 1999/35/CE una procedura di indagine sui sinistri, gli Stati membri non applicano in maniera uniforme la citata disposizione e non sempre si opera in stretta collaborazione nel caso di sinistri che interessino navi battenti bandiera comunitaria o che avvengano in acque internazionali in prossimità di quelle comunitarie.

Inoltre, la proposta di nuova direttiva - finalizzata sia a migliorare le procedure di indagine sulle cause tecniche che ad implementare un Sistema di Qualità per l'effettuazione delle stesse indagini - secondo la Commissione dovrebbe prevedere anche l'istituzione di un apposito organismo, indipendente dall'Amministrazione, il quale dovrebbe avere il compito di effettuare esclusivamente le indagini tecniche sulle cause dei sinistri con personale professionalmente qualificato. Il problema della natura puramente tecnica delle inchieste sui sinistri marittimi è stato più volte sollevato nell'ambito dei lavori della Commissione Centrale sui sinistri marittimi, istituita ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 28/01. Spesso le inchieste esaminate in Commissione tendono a seguire la schematizzazione vigente prevista dal Codice della navigazione (inchiesta sommaria, inchiesta formale), mettendo in secondo piano l'analisi delle cause tecniche che hanno portato al sinistro marittimo.

Emendamenti alla direttiva 2002/59/CE che istituisce un sistema di monitoraggio sul traffico navale e di informazione

Tale proposta di emendamento alla direttiva 2002/59/CE terrebbe conto degli emendamenti SOLAS 2003 e dovrebbe fornire ulteriori elementi di chiarimento in merito alla definizione dei criteri per la redazione dei piani per i luoghi di rifugio.

***Maritime Labour Standards* - Proposta di direttiva sugli *standards* di sicurezza del lavoro marittimo**

La proposta è pienamente in linea con quanto in corso di elaborazione a livello ILO (*International Labour Office*) con la previsione di approvazione della Convenzione quadro del lavoro marittimo nel 2005. Tale Convenzione consentirà di avere un più stretto legame tra le attività di controllo da parte dello Stato di bandiera rispetto a quanto operato in sede di *Port State Control* (PSC). Per gli aspetti di carattere più prettamente tecnico-costruttivo della nave, si segnala che la proposta di direttiva potrebbe comportare un'ulteriore necessità di delega di alcune funzioni di visita e certificazione agli organismi autorizzati dallo Stato di bandiera.

Disciplina della professione della gente di mare

In materia di requisiti relativi alla formazione professionale sono state svolte le seguenti attività:

a) Requisiti minimi di formazione per la gente di mare – Direttiva 2001/25/CE.

- Revisione e definizione della normativa inerente la formazione della gente di mare in sede comunitaria;

- Notifica della Commissione Europea degli accordi bilaterali di riconoscimento delle certificazioni marittime ai sensi dell'articolo 18, lettera d), della Direttiva stessa.

In fase ascendente sono state svolte le seguenti attività:

- Partecipazione all'esame, in sede di Consiglio Europeo, del testo di **modifica della Direttiva 2001/25/CE, per rafforzare il controllo sui requisiti professionali dei marittimi e sulle relative certificazioni.**

In fase discendente ai sensi dell'articolo 18, lettera b), sono stati notificati alla Commissione Europea gli ulteriori accordi bilaterali stipulati con i seguenti Paesi terzi.

- Lituania/Norvegia/Egitto /Cuba /Jugoslavia.

b) Applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro – Direttiva 99/95/CE.

In fase discendente sono stati redatti i modelli di tabella dell'organizzazione del lavoro a bordo e del registro dell'orario di lavoro.

c) Recepimento della direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).

Il tavolo di recepimento si è concluso ed è in fase di pubblicazione lo schema del relativo provvedimento, regolamentante alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro.

Nautica da diporto

La Direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2003 ha apportato modifiche alla Direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo del Consiglio del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

La **Direttiva 2003/44/CE** ha integrato la Direttiva 94/25/CE prevedendo la **marcatura CE per le moto d'acqua e per i motori entro bordo e fuoribordo**. In particolare per i motori, la marcatura ha ad oggetto le emissioni acustiche e quelle dei gas di scarico.

La Direttiva 94/25/CE è stata modificata anche in considerazione delle esigenze di costruzione che richiedono una più ampia scelta di procedure di certificazione.

Si è così predisposto, nel corso dell'anno 2004, uno schema di decreto per il recepimento della Direttiva 2003/44/CE, il cui iter procedimentale è in via di conclusione.

Si fa inoltre presente che in sede di predisposizione del testo del Codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto, si è provveduto ad inserire anche la normativa comunitaria aggiornata nel capo dedicato alla progettazione, costruzione ed immissione in commercio di unità da diporto.

L'iter di adozione di detto provvedimento legislativo non si è però ancora concluso.

Cantieristica navale

Nel corso dell'anno 2004 è stata assicurata la partecipazione all'attività del Gruppo Competitività e Crescita del Consiglio dell'Unione Europea in materia di politica delle costruzioni navali, sia per quanto concerne le azioni di politica commerciale esterna che per quanto attiene alla disciplina degli interventi a favore del settore all'interno dell'Unione stessa.

Sono frattanto proseguiti i negoziati in sede OCSE per la definizione di un nuovo Accordo internazionale in materia di abolizione generalizzata degli aiuti al settore e di repressione delle pratiche commerciali sleali relative ai prezzi delle navi di nuova costruzione.

Tale intesa intenderebbe approntare una soluzione concordata a livello internazionale per i problemi che affliggono attualmente il settore cantieristico europeo, a seguito anche del fallimento del precedente Accordo di Parigi del 1994, mai entrato in vigore a causa della mancata ratifica da parte degli Stati Uniti d'America. Detti negoziati non avranno comunque termine prima della fine del 2005.

E' attualmente in corso, inoltre, la valutazione, da parte dell'Organizzazione Mondiale per il Commercio (WTO), del ricorso presentato dall'industria cantieristica europea e dagli Stati membri contro le politiche commerciali di *dumping* abitualmente attuate dai cantieri navali della Corea del Sud.

Si presume che si possa giungere ad una definizione del contenzioso apertosi a Ginevra durante la primavera del 2005.

Le pressanti esigenze di tutela del settore hanno comunque indotto la Commissione Europea a tornare nuovamente sul tema delle azioni da intraprendere per la salvaguardia della posizione competitiva dell'industria navalmeccanica europea, a fronte delle sleali pratiche commerciali poste in essere dai cantieri sud-coreani. A tale riguardo, da parte italiana, è continuata, nei primi mesi del 2004, l'azione per ottenere un impegno da parte dell'Esecutivo Comunitario a proporre almeno una proroga del c.d. "Meccanismo temporaneo di difesa" (TDM) – definito a protezione dei comparti maggiormente danneggiati della cantieristica europea – oltre la scadenza prevista del 31 marzo 2004, ed un ampliamento del suo campo di applicazione anche al segmento delle navi traghetto. Mentre su quest'ultimo punto non è stato possibile raggiungere alcun accordo, a causa dell'opposizione manifestata da un cospicuo numero di Paesi

membri e dalla stessa Direzione Generale per la Concorrenza della Commissione, sul primo, invece, si è addivenuti a concordare una proroga dello strumento in questione di un ulteriore anno e cioè fino al 31 marzo 2005.

Nel contempo, infine, è proseguita anche l'attuazione del programma "*LeaderSHIP 2015*", proposto nel corso del 2003 su iniziativa dell'industria europea e della stessa Commissione e volto ad illustrare le prospettive di rilancio del comparto cantieristico per i prossimi anni e le relative azioni da assumere con riguardo al medio periodo.

2.3.5 Trasporti aerei

Nel corso del 2004 le attività del settore sono state incentrate sui seguenti "dossiers":

"Pacchetto Relazioni esterne - Regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi."

A seguito delle sentenze della Corte di Giustizia sugli accordi aerei "cieli aperti (*open skies*)", che avevano dichiarato incompatibili con gli obblighi comunitari le relative clausole concernenti tariffe, *slots* aeroportuali e sistemi telematici di prenotazione nonché quella sulla nazionalità del vettore, sono state varate una serie di disposizioni chiamate "pacchetto sulle relazioni esterne nel settore dell'aviazione civile".

Il pacchetto sopracitato comprende il **regolamento 847/2004 relativo alle negoziazioni ed all'applicazione degli accordi aerei bilaterali**, il mandato alla Commissione per negoziare coi paesi terzi la sostituzione in detti accordi delle clausole incompatibili col diritto comunitario (c.d. mandato orizzontale) ed il mandato alla Commissione per negoziare con gli Stati Uniti un accordo nel settore del trasporto aereo destinato a coprire tutti gli aspetti di tale attività, dalla proprietà e controllo dei vettori aerei all'accesso al mercato, alla sicurezza, all'assegnazione degli *slots* aeroportuali, alla concorrenza, alle disposizioni doganali, etc..

Il pacchetto è accompagnato da una serie di dichiarazioni a verbale del Consiglio, tra cui una dichiarazione Consiglio/Commissione in cui si delinea l'intenzione delle due istituzioni di sviluppare le relazioni esterne in stretta cooperazione.

"Negoziazioni Commissione UE - mandato orizzontale -"

In merito al mandato cosiddetto orizzontale relativo ad alcuni emendamenti dei vigenti accordi aerei (in particolare per la previsione della designazione del vettore comunitario, e non più nazionale) la problematica fondamentale è costituita dalla

necessità di realizzare delle modifiche normative senza debordare a tematiche di diritti di traffico che, peraltro, vengono sollecitate dai Paesi terzi interessati.

In questa ottica, grazie anche ad un sistema di informazione telematico (CIRCA) che consente agli Stati membri di fornire alla Commissione il contenuto degli accordi bilaterali esistenti e delle eventuali negoziazioni in programma, la Commissione ha dato il via ad una serie di negoziati nell'ambito del suddetto mandato orizzontale.

A tal riguardo la Commissione, con la partecipazione degli Stati membri, ha concluso durante l'anno 2004 accordi con: CILE/GEORGIA/LIBANO/ /AZERBAIJAN.

“Negoziazioni Commissione UE – Mandati globali – “

La concessione di mandati globali riguardanti specifici Paesi dovrebbe articolarsi secondo priorità chiare, tenendo conto delle diverse opportunità economiche e di parità di trattamento che gli Stati terzi possano offrire. In sintesi, un approccio pragmatico che tenga conto non solo di profili politico-giuridici, ma soprattutto di interessi economici europei.

Il primo e più rilevante di tali mandati risulta essere quello dato alla Commissione per negoziare un nuovo accordo con gli Stati Uniti, di cui si parlerà in prosieguo. Riguardo a quello con gli altri Paesi terzi si segnala che durante il 2004 si sono tenute sessioni negoziali con Australia, Singapore e Nuova Zelanda, che hanno permesso di abbozzare un'ipotesi di accordo, sulla cui finalizzazione pesa l'atteggiamento delle controparti, che condizionano la firma dell'accordo all'esistenza di un mandato per un accordo complessivo. In altre parole, si è trattato quindi di un mandato “orizzontale”, che le controparti accettano di trattare solo se con una clausola di revisione per la definizione di un mandato “globale”.

“Mandato con Paesi mediterranei “

La Commissione nella scorsa primavera ha presentato una serie di mandati concernenti Balcani Occidentali, Marocco, Libano, Giordania, in ordine ai quali varie delegazioni hanno posto il problema di una valutazione di carattere generale sulle relazioni esterne per fissarne priorità, limiti e calendario.

“Negoziato UE- USA”

L'obiettivo del mandato con gli Stati Uniti è quello di creare un'area transatlantica totalmente integrata, basata sul libero accesso al mercato e su un'adeguata convergenza regolamentare, in modo da garantire ai vettori delle due parti pari condizioni di concorrenza.

Il Consiglio Trasporti di giugno si è espresso contro l'ipotesi di conclusione di un accordo intermedio basato sulle proposte statunitensi (estensione del regime "open skies" all'intera Comunità, inclusi i Paesi che non hanno tale tipo di accordo -Grecia, Irlanda, Regno Unito e Spagna-, la disponibilità ad aumentare in materia di proprietà la possibilità di accesso fino al 49% per i capitali europei, l'accettazione della clausola di designazione comunitaria, che garantirebbe ai vettori comunitari condizioni di concorrenza uguali in tutto il mercato europeo; l'accettazione dell'istituzione di un comitato misto UE-US per la verifica dell'attuazione dell'intesa, il riconoscimento alle compagnie europee della possibilità di "voli indiretti", cioè di stringere accordi commerciali con vettori americani per il trasporto di passeggeri e merci all'interno del territorio americano con aeromobili di detti vettori).

Il Consiglio ha ritenuto non sufficientemente bilanciato l'accordo, in particolare in materia di accesso al mercato e di convergenza regolamentare, ed ha invitato la Commissione a proseguire i negoziati, che riprenderanno formalmente all'inizio del 2005.

Si rileva che all'inizio del mese di settembre si è tenuta all'Aja una riunione informale del Comitato Speciale, che assiste la Commissione nel negoziato e che è composto di esperti degli Stati Membri, nel corso della quale, partendo dalla situazione dello scorso giugno, sono state delineate alcune idee per i futuri negoziati, anche in vista di un accordo intermedio.

I punti essenziali del futuro negoziato sono stati individuati nella ricerca di un maggiore equilibrio in tema di accesso al mercato e di una maggiore convergenza regolamentare.

Per l'accesso al mercato, cioè l'esercizio dei diritti di traffico, si immagina comunque un negoziato parallelo sul controverso diritto di stabilimento o di investimento, relativo alla creazione di una compagnia sul territorio dell'altra parte ovvero alla partecipazione azionaria nel capitale delle compagnie dell'altra parte, ritenendo che un tale obiettivo possa raggiungersi solo in fasi successive.

La convergenza normativa dovrebbe essere realizzata con maggiore facilità rispetto ai diritti di traffico, comunque da perseguire in modo reciproco. I settori specifici di convergenza sono: concorrenza, assicurazioni, aiuti di stato, sicurezza, ambiente, per i quali si prospetta comunque opportuno un approccio pragmatico suggerito dalle distanze esistenti in merito tra le due sponde dell'Atlantico.

Infine si incoraggia un maggiore coinvolgimento dell'industria europea ed una migliore considerazione delle sue esigenze.

Il negoziato con gli Stati Uniti è strettamente legato alla questione delle relazioni esterne e del modo di svilupparle con il resto del mondo in termini di contenuto, in relazione ai possibili obiettivi di un accordo globale (analogo a quello perseguito con

gli Stati Uniti, di un accordo del tipo “cieli aperti” col massimo di liberalizzazione in materia di diritti di traffico ovvero di un accordo piu’ limitato).

Copertura assicurativa per rischi guerra e terrorismo nel settore del trasporto aereo

Esiste la possibilità che nei prossimi mesi le compagnie assicuratrici ritirino agli operatori del settore aereo la copertura per i rischi connessi alla responsabilità per i danni derivanti da atti terroristici. Tale possibilità è emersa nei contatti che la Commissione ha avuto con i rappresentanti del settore, e potrebbe maturare nei prossimi mesi in concomitanza con il rinnovo delle polizze. La IATA (Associazione Internazionale dei vettori aerei) ha presentato un documento all’ultima Assemblea dell’ICAO (Organizzazione Mondiale per l’Aviazione Civile) per rivedere la Convenzione di Roma, che regola la materia, sviluppando massimali realistici. Se non si riuscirà a coinvolgere le assicurazioni, sarebbero i Governi a dover garantire i rischi. Sono allo studio ipotesi di soluzione diverse, tra le quali la Commissione sarebbe propensa ad adottarne una che prevede tre gradi: una garanzia del Governo nazionale, una garanzia ulteriore del Governo per i casi straordinari (sotto forma di fondo comune di solidarietà o simili), la fissazione di un massimale su scala mondiale con revisione della Convenzione di Roma. Al momento, peraltro, non esistono documenti ufficiali al riguardo.

Revisione del regolamento del Consiglio CE 95/93 concernente le bande orarie negli aeroporti (slots): regolamento 793/2004 e documento di discussione della Commissione UE contenente proposte innovative di commercializzazione degli slots.

Con il documento del 17 settembre 2004 la Commissione Europea vaglia l’ipotesi di introdurre un meccanismo di mercato nell’assegnazione delle fasce orarie (*slots*) aeroportuali, con il fine dichiarato di aumentarne la flessibilità di distribuzione, ottimizzando al tempo stesso la capacità degli aeroporti e la concorrenza del settore, ma un ulteriore sviluppo della normativa in materia di *slots* aeroportuali appare al momento prematuro, in assenza di una puntuale verifica dei risultati delle recenti novità introdotte dal regolamento 793/2004.

Comitato intese e posizioni dominanti nei trasporti aerei

E’ stata assicurata la partecipazione alle riunioni del Comitato Intese e Posizioni Dominanti nei Trasporti aerei convocate allo scopo di valutare un progetto di **Regolamento che dovrebbe rinnovare le esenzioni di blocco dalle norme sulla concorrenza in vari settori del trasporto aereo** (conferenze tariffarie passeggeri, allocazione *slots* aeroportuali).

ICAO (Organizzazione Mondiale per il Trasporto aereo) XXXV[^] Assemblea, Montreal, 28 settembre/8 ottobre 2004

In ambito ICAO l'Unione Europea coordina, come noto, le posizioni degli Stati membri predisponendo fin da Bruxelles numerosi documenti di lavoro, Quest'anno il Ministero non ha preso parte ai lavori dell'Assemblea triennale a Montreal a causa delle restrizioni economiche imposte al bilancio dell'Amministrazione dalla legge finanziaria .

Norme comunitarie armonizzate sull'equipaggio di cabina e la limitazione dei tempi di volo.

Il Consiglio trasporti del 9 e 10 dicembre 2004 ha adottato un parziale accordo politico su di un progetto di **regolamento relativo all'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative per l'esercizio degli aeromobili utilizzati nel trasporto aereo commerciale.**

Il regolamento in questione costituisce un rilevante miglioramento in tema di armonizzazione delle condizioni di lavoro dei membri dell'equipaggio, in quanto intende favorire parità di condizioni nel settore del trasporto aereo commerciale nella Comunità europea.

Il testo prevede una serie di norme relative all'equipaggio di cabina, come l'identificazione dell'equipaggio, l'età minima ed i requisiti medici, il rilascio di un attestato di formazione in materia di sicurezza, oltre che la individuazione dei tempi massimi di volo giornaliero per i membri dell'equipaggio e delle relative disposizioni sui periodi di riposo.

Si illustrano di seguito le principali problematiche trattate a livello comunitario nel settore della **security del trasporto aereo** nel corso dell'anno 2004, anche congiuntamente con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per le parti di competenza.

Si segnala che nel settore della sicurezza aerea indirizzato alla *security*, in ambito comunitario, sono stati affrontati gli argomenti relativi all'applicazione di alcuni regolamenti CE da parte degli Stati membri, ed in particolare del Regolamento CE 2320/2002, che detta in ambito europeo le norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile.

In sede comunitaria nel corso dell'anno 2004 sono stati affrontati e discussi, anche con il contributo da parte dei rappresentanti italiani, alcuni aspetti legati alla sicurezza aerea, con particolare attenzione a quelli che riguardano:

- il programma di sicurezza delle compagnie aeree;

- le parti critiche della sicurezza nelle aree aeroportuali;
- il controllo dei passeggeri e dei bagagli a mano e da stiva in transito negli aeroporti all'interno della U.E.;
- la sicurezza nel cargo aereo;
- la sicurezza degli aerei negli aeroporti dei Paesi terzi;
- il programma delle ispezioni comunitarie;
- la revisione dello stesso Regolamento CE 2320/2002 per adeguarlo alle diverse problematiche legate alla sicurezza nel trasporto aereo;
- l'integrazione al Regolamento (CE) 622/2003 con l'armonizzazione di una lista più esaustiva circa gli articoli vietati in possesso dei passeggeri o contenuti nei bagagli a mano.

Per quanto concerne il primo punto si segnala la necessità di particolare rilievo, condivisa da tutti i Paesi membri, di redigere le linee guida di un programma di sicurezza unico ed armonizzato, valido in ambito europeo ed obbligatorio per tutte le compagnie aeree. Tale programma, in sintonia con il Programma Nazionale di Sicurezza dell'aviazione civile, che ciascuno Stato membro adotta all'interno del proprio territorio, dovrà prevedere anche l'obbligo di indicare un responsabile dei controlli di sicurezza e, nel caso di voli provenienti da Paesi Terzi, la necessità di indicare chi ha effettuato i controlli di sicurezza e se tali verifiche siano state fatte in conformità al Regolamento CE 2320/02.

In sede comunitaria è stato affrontato anche il tema relativo ai controlli dei passeggeri e dei bagagli al seguito e quelli da stiva, provenienti da aeroporti dei Paesi membri ed in transito negli aeroporti dell'Unione Europea, al fine dell'applicazione dell'*one stop security* : tale procedura non prevede l'esecuzione di un nuovo *screening* per i passeggeri con bagagli al seguito e per i bagagli da stiva in transito in aeroporti comunitari, se all'origine siano già stati controllati dai Paesi membri e rispondenti al Regolamento quadro 2320/2002.

In sede di Commissione per la Sicurezza dell'aviazione civile è stato, inoltre, affrontato anche il tema relativo alla individuazione di ulteriori zone critiche da sottoporre a controlli di sicurezza all'interno delle aree aeroportuali al fine di prevedere i controlli in tutte le aree critiche, oltre quelle già individuate da ciascuno Stato membro. Per tale specifico aspetto è stato emanato dal Comitato per la Sicurezza dell'Aviazione Civile con sede a Bruxelles, il **Regolamento CE 1138/04 sulla individuazione delle aree critiche nelle zone aeroportuali**, entrato in vigore nel mese di luglio 2004.

Infine, uno dei temi ricorrenti e di particolare attenzione per la sicurezza dell'aviazione civile riguarda la *security* nel cargo aereo. Tale settore, ad oggi, presenta ancora taluni aspetti critici sia per quanto concerne il controllo delle merci

all'ingresso in aeroporto, sia per quanto riguarda la procedura relativa all'agente regolamentato.

A tal proposito la Commissione, anche su sollecitazione della delegazione italiana, sta prendendo in esame le iniziative necessarie e comuni per determinare un quadro omogeneo e valido per tutti i Paesi degli Stati membri, nell'obiettivo di avere procedure uniformi e trasparenti applicabili nell'ambito dell'intero territorio della Comunità Europea.

In sintesi, oltre al Regolamento CE 2320/2002, che istituisce le norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, è in vigore il Regolamento 1217/2003 recante "specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile", il Regolamento 1486/2003 che riguarda le ispezioni comunitarie nel campo della *security* e il **Regolamento CE 1138/2004 che ha emanato criteri comuni per definire la consistenza minima delle aree critiche negli aeroporti.**

Si evidenzia che in merito ai suddetti Regolamenti, in ambito nazionale:

- è stato adottato il Programma Nazionale di Sicurezza (P.N.S.) continuamente aggiornato sulla base delle deliberazioni del Comitato per la Sicurezza dei Trasporti aerei e degli aeroporti, che si è riunito periodicamente nel corso dell'anno 2004;
- è stata individuata l'Autorità competente per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, che attualmente svolge le funzioni di coordinamento e di vigilanza sull'attività dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e ha operato per il 2004;
- nel mese di novembre 2003 è stato approvato il programma nazionale per i controlli di qualità in vigore per l'anno 2004;
- è stato formato il team ispettivo, costituito da personale ENAC e Ministero dell'Interno, per effettuare i controlli di qualità presso gli aeroporti, che hanno avuto inizio nel gennaio del 2004 e sono tuttora in corso;
- nel 2004 è stata effettuata una ispezione della Comunità Europea all'Autorità Competente italiana istituita in applicazione del Regolamento CE 2320/2002.

In ambito comunitario è stato approvato il programma per i controlli di qualità ed è stato istituito il team ispettivo della Comunità Europea che, a partire dal 2004, effettua le ispezioni negli aeroporti dei Paesi membri dell'Unione Europea.

Da ultimo, non certo per importanza, si segnala la modifica del Regolamento CE 2320/2002 richiesta dai Paesi membri e dalla Commissione per la sicurezza dell'aviazione civile nell'anno 2004. La suddetta Commissione, nella riunione tenutasi a Bruxelles nel mese di novembre 2004, ha deciso di apportare una generale ristrutturazione del Regolamento quadro 2320/02. Tale aspetto verrà discusso a partire dal 2005.

Nel corso dell'anno 2004 è stato inoltre discusso l'aggiornamento al Regolamento CE 622/2003, per quanto riguarda l'aggiunta della lista armonizzata degli articoli proibiti.

Per quanto riguarda il coordinamento ed il controllo dell'attuazione del Programma Nazionale di Sicurezza ai sensi del Regolamento 2320/2002, nel mese di luglio 2004 (nei giorni 27, 28 e 29 luglio) la Comunità Europea ha effettuato un'ispezione all'Autorità Competente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti—Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo) ai fini della verifica del rispetto del Programma Nazionale di Sicurezza e dell'applicazione dei regolamenti comunitari. Nel corso della suddetta ispezione è stata controllata l'attività svolta e la citata Autorità ha assicurato agli ispettori comunitari la documentazione richiesta e fornito i necessari chiarimenti. Nel conseguente rapporto inviato dalla Comunità Europea all'Autorità Competente non sono state rilevate discrasie nella correttezza sull'applicazione delle norme e regolamenti sulla sicurezza e sulla organizzazione della struttura.

2.3.6 Il programma Galileo

Il programma Galileo è finalizzato a sviluppare attività di ricerca tecnologica non solo nei trasporti, ma anche sull'impiego delle tecnologie satellitari nei diversi settori (ambiente, territorio, telecomunicazioni, etc.).

Il Governo ha sviluppato una intensa attività negoziale al fine di partecipare all'impresa comune europea, che dovrà realizzare un programma di ricerca, ed un programma industriale che vede la partecipazione delle più importanti imprese aerospaziali italiane.

In particolare, tale programma ha come obiettivo lo sviluppo delle tecnologie satellitari e della ricerca industriale nel campo delle telecomunicazioni e della banda larga.

1^ fase di ricerca, sperimentazione e realizzazione del sistema satellitare;

2^ fase – implementazione sistemi e attività industriali

La prima fase è coperta dai fondi di bilancio U.E. per un miliardo di Euro.

La seconda fase di implementazione sarà sostenuta dai Paesi facenti parte della "Impresa Comune", che avrà il compito di sfruttare sotto il profilo commerciale il sistema satellitare, attraverso la vendita sul mercato di prodotti di telecomunicazione ad alto valore aggiunto.

Nel precedente bilancio 2000-2006 la Commissione europea ha avviato un'azione di sostegno finanziario del programma Galileo utilizzando il 20% dei fondi previsti dal Regolamento 2236/95 per le reti TENs.

Le prospettive di bilancio condivise nel negoziato da gran parte dei Paesi consentiranno di realizzare l'infrastruttura ed il software di base del progetto Galileo.

2.3.7 Il programma Marco Polo

E' proseguita l'attività in ambito comunitario, in coerenza con le linee strategiche del Libro bianco della Commissione europea, le cui azioni sono dirette allo sviluppo dell'intermodalità mediante il programma Marco Polo, finalizzato a dare competitività ai servizi di trasporto marittimo e ferroviario al fine di trasferire rilevanti quote di traffico dalla strada ad altri modi.

Nel primo anno di applicazione del programma Marco Polo, avviato nel 2003 e che si concluderà nel 2006, sono stati finanziati tre importanti progetti italiani riguardanti i collegamenti intermodali marittimi tra Italia e Spagna, i servizi ferroviari tra area padana e Francia e Spagna attraverso le Alpi ed infine i servizi di collegamento tra la regione Friuli Venezia Giulia (interporto di Cervignano) e Monaco di Baviera attraverso la direttrice del Brennero e Tarvisio.

I benefici saranno percepiti sia dalle imprese di trasporto marittimo impegnate nello sviluppo delle Autostrade del mare sia dalle imprese ferroviarie.

I fondi comunitari sono destinati a coprire il rischio di impresa e lo *start-up* dei nuovi collegamenti e della logistica industriale connessa ai servizi marittimi e ferroviari.

Il programma, avviato, come si è detto, nel 2003-2006 (75 M.Euro) con Marco Polo I potrà continuare con Marco Polo II (nel quale sono previste anche le Autostrade del Mare), con un bilancio di 740 M.Euro nel caso venisse approvata la proposta della Commissione europea per le nuove prospettive finanziarie bilancio 2007-2013.

2.4 LIBERA CIRCOLAZIONE DEI SERVIZI

In tema di diritto di stabilimento e di libera prestazione di servizi l'attività dell'Unione europea, nel 2004, si è sviluppata sulla base delle conclusioni del Consiglio europeo di Barcellona del 15, 16 marzo 2002 e della Relazione della Commissione europea sullo Stato del mercato interno dei servizi (COM (2002) 441 def.).

Tra le linee d'azione prioritarie per garantire un mercato del lavoro più flessibile e attraente costituito da lavori di qualità e più numerosi, il Consiglio individua il rafforzamento della strategia per l'occupazione, lo sviluppo del settore dei servizi, la promozione della mobilità e il miglioramento dei programmi di istruzione e formazione e si impegna ad adottare i necessari strumenti giuridici per eliminare gli ostacoli regolamentari e amministrativi non necessari al riconoscimento delle qualifiche professionali e alla libera circolazione dei servizi.

Sulla base di tali indirizzi politici la Commissione ha presentato una proposta di direttiva (COM (2002) 119 del 7.3.2002) relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali e discussa in seno al gruppo "stabilimento e servizi" del Consiglio dell'U.E. nel corso del 2003 e 2004 e la proposta di direttiva (COM(2004) 2 def. del 13.01.2004) relativa ai servizi nel mercato interno discussa nell'ambito del gruppo del Consiglio "competitività e crescita" per tutto il 2004.

2.4.1 Libera circolazione dei professionisti

La proposta di direttiva relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali si presenta come una norma quadro e sostituisce le 15 direttive che, ad oggi, disciplinano il diritto di stabilimento e la libera prestazione di servizi dei professionisti per l'accesso alle professioni regolamentate; si tratta, in particolare, delle direttive Sistemi generali e delle direttive settoriali (medici, infermieri, dentisti, veterinari, ostetriche, farmacisti e architetti).

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

Per quello che riguarda le direttive settoriali la proposta modifica completamente l'organizzazione formale della materia, ma non prevede cambiamenti di rilievo nel quadro dei meccanismi di riconoscimento. Viene prevista una sostanziale semplificazione nelle procedure consultive demandate ai singoli Comitati istituiti per

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

La proposta di direttiva verrà adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio che deliberano secondo la procedura di cui all'art. 251 TCE. Il Comitato economico e sociale ha presentato il suo parere il 18 settembre 2002 e il Parlamento europeo ha espresso il suo parere in prima lettura il 11 febbraio 2004. La Commissione ha presentato la sua proposta modificata il 20 aprile 2004.

L'Italia durante la propria presidenza ha sostenuto la necessità che l'attuale sistema che disciplina la libera prestazione dei servizi dovesse essere migliorato, ma che tale miglioramento non potesse prescindere, per principio, dal diritto dello Stato ospite di poter effettuare un controllo sui requisiti professionali posseduti dal professionista, con particolare riferimento al caso di professioni strettamente correlate con l'interesse generale e che il processo di allargamento e i fenomeni migratori impongano il rafforzamento della cooperazione tra gli Stati membri nel campo dell'istruzione, formazione professionale, formazione superiore e formazione continua.

La presidenza irlandese durante il primo semestre 2004 ha avviato la discussione nell'ambito del gruppo del Consiglio utilizzando come base di lavoro il testo consolidato (11246/03) messo a punto dalla Presidenza italiana e presentato al Consiglio competitività del 27 novembre 2003.

I punti più significativi e importanti per l'Italia contenuti in tale testo sono stati approvati dal Consiglio competitività e crescita del 18 maggio 2004 all'interno dell'accordo politico sottoscritto dai Ministri. Questi i punti più significativi e voluti dal Governo italiano:

1. introduzione della definizione di "stato di stabilimento"
2. l'individuazione della prestazione di servizi sulla base di criteri desunti dalla giurisprudenza della corte di giustizia e non dal parametro temporale (16 settimane)
3. la possibilità, per lo stato ospitante, di prevedere una iscrizione pro-forma o temporanea agli organismi professionali esistenti
4. l'obbligo, per il prestatore che si sposta in un altro Stato membro, di presentare una comunicazione preliminare all'autorità competente dello Stato ospite
5. la necessità di accompagnare la comunicazione, nel caso di prima prestazione, con documenti che comprovino le qualifiche professionalizzanti del prestatore di servizi
6. la possibilità per l'autorità competente, nel caso di professioni che coinvolgano questioni di interesse generale, di richiedere misure