

Sono inoltre proseguite le iniziative nazionali e comunitarie nei seguenti ambiti:

- ✓ la promozione di un ambiente più sicuro nell'uso di Internet, con l'approvazione del programma comunitario pluriennale Safer Internet plus finalizzato al contrasto dei contenuti illeciti ed indesiderati (spam);
- ✓ la definizione del programma pluriennale MEDIA 2007, per il sostegno alla produzione e circolazione delle opere audiovisive europee, al rafforzamento del dialogo interculturale e al consolidamento dei valori e della cittadinanza europea;
- ✓ lo sviluppo della banda larga, con il proseguimento del "Piano strategico per lo sviluppo e la diffusione della banda larga nel Mezzogiorno", per il quale la Legge finanziaria 2007 prevede un incremento di risorse per il prossimo triennio;
- ✓ la diffusione della TV digitale terrestre, con la costituzione di un fondo per l'incentivazione del passaggio ad digitale presso il Ministero delle comunicazioni.

Con riferimento alle politiche nei settori delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TCI) e, più in generale dell'innovazione, nel corso del 2006, l'attività del Governo si è sviluppata in quattro principali aree: la revisione del Piano Nazionale di Riforma per la Strategia di Lisbona; l'attuazione dell'iniziativa europea i2010; la partecipazione alla redazione del Quadro Strategico Nazionale per le politiche regionali di sviluppo 2007-2013; la gestione del Programma comunitario per la Competitività e l'Innovazione nel settore ICT.

Sul primo punto, alla luce delle strategie del nuovo Governo di rilanciare e rafforzare l'azione mirata a favorire la crescita tecnologica, l'innovazione e la competitività del Paese, sia nel settore pubblico che in quello privato, sono state stabilite quattro priorità politiche in materia di ICT e innovazione perfettamente in linea con quelle europee:

1. la modernizzazione della Pubblica Amministrazione, con particolare attenzione ai servizi per i cittadini e le imprese (e-government);
2. la realizzazione di progetti di innovazione e impatto in aree prioritarie (scuola, sanità, turismo, infomobilità, riconoscimento elettronico, ecc.);
3. la diffusione dell'innovazione tecnologica del sistema produttivo, industria e servizi, con particolare attenzione alle PMI;
4. la riduzione del digitale divide.

Tenendo conto di queste priorità, le misure incluse nel Programma Nazionale di Riforma per il triennio 2006-2008, sono state oggetto di un completo esame, che ha consentito da un lato di accertarne lo stato di realizzazione e dall'altro di aggregarle in macroprogetti come segue:

Modernizzazione della PA

- ✓ e-government – miglioramento dell'efficienza della PA
- ✓ e-government – iniziative di alto impatto

Innovazione in settori strategici

- ✓ Piattaforma elettronica per il turismo
- ✓ ICT e contenuti digitali per le scuole
- ✓ ICT@Università
- ✓ Piattaforma nazionale per la sanità
- ✓ Piattaforma per l'infomobilità

Innovazione del sistema produttivo

- ✓ Azioni per favorire l'innovazione dei processi e dei prodotti, in particolare per le PMI
- ✓ Piani regionali per rafforzare la competitività industriale locale

Riduzione del digital divide

- ✓ Diffusione dell'uso delle ICT
- ✓ Accesso per tutti all'educazione e alla formazione.

Per quanto riguarda la competitività del sistema economico, l'azione del Governo è stata ri-orientata a ridurre il digital divide e a rimuovere gli altri ostacoli di natura culturale e sociale che producono resistenze al cambiamento e impediscono l'accumulazione e la diffusione del potenziale d'innovazione. Inoltre, sono stati previsti interventi di sostegno alla diffusione delle nuove tecnologie nel sistema delle imprese, accrescendo la competitività dei settori produttivi tradizionali mediante una più stretta interconnessione con i settori ad alta tecnologia e con il sistema della ricerca pubblica. E' stato anche previsto il sostegno alla nascita di comparti produttivi hi-tech le cui performance attuali e le stime per il futuro, fanno intravedere significative potenzialità di sviluppo in grado di differenziare il tessuto produttivo nazionale e generare un effetto volano sui settori tradizionali del Made in Italy. Tali obiettivi si raggiungeranno attraverso l'avvio e l'implementazione di grandi progetti di valenza nazionale, capaci di mobilitare risorse, imprese, enti pubblici e privati verso settori di rilevanza strategica per il Paese, integrando interventi di carattere verticale con interventi orizzontali finalizzati allo sviluppo di una adeguata cultura all'innovazione (comunicazione, formazione e trasferimento tecnologico) e garantendo altresì lo sviluppo di adeguate interfacce tra il sistema della ricerca pubblica e le imprese.

Sul secondo punto, relativo alla attuazione dell'iniziativa europea i2010, particolare attenzione è stata dedicata al raccordo tra le proposte di azioni strategiche a valore aggiunto europeo e le politiche reimpostate, o in fase di avvio, a livello nazionale. Fra queste: azioni riguardanti l'innovazione nell'ambito della Pubblica Amministrazione a favore di cittadini ed imprese (anche PMI) e la convergenza digitale; politiche e progetti settoriali nel settore dell'eHealth e della infomobility, progetti "di visibilità" per i cittadini europei (flagship projects) su creazione di un ambiente digitale favorevole ed inclusivo delle fasce disagiate; sviluppo di infrastrutture immateriali e sviluppo di nuovi contenuti/servizi digitali di qualità per favorire l'innovazione tecnologica del sistema produttivo, con particolare attenzione alle PMI.

Sono state completate inoltre le attività di definizione delle priorità nell'ambito del Piano di azione specifico sull'eGovernment.

Infine, con riguardo alla gestione del Programma comunitario per la Competitività e l'Innovazione nel settore ICT, si segnala l'avvio di attività propedeutiche alla realizzazione di un Osservatorio sui bandi europei per l'innovazione con l'obiettivo di favorire, attraverso una migliore diffusione delle informazioni, la partecipazione italiana, pubblica e privata, ad iniziative progettuali europee.

8 I TRASPORTI E LE RETI TRANSEUROPEE

L'orientamento strategico europeo si basa sul miglioramento della logistica delle merci e sull'introduzione di forme più avanzate di tecnologia al fine di recuperare competitività nel settore, nonché sulla prosecuzione del processo di adeguamento delle norme a maggiori livelli di sicurezza.

8.1 Trasporti su strada e su ferrovia

Veicoli a motore e sicurezza

In materia di trasporti su strada, il Governo ha partecipato al processo di formazione delle norme comunitarie dando un contributo alla stesura finale del Regolamento n. 561 del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni, che abroga il Regolamento n. 3820/85 e modifica il Regolamento n. 3821/85. Analogo contributo è stato apportato anche per la stesura finale della Direttiva "Eurovignette" n. 2006/38 in sostituzione di quella attualmente in vigore. Nel corso dell'anno è stata assicurata, inoltre, la partecipazione alle riunioni del Gruppo di Lavoro "Sistemi di regolazione del traffico" e dei relativi Sottogruppi "Gestione del traffico" e "Rispetto delle normative", nonché del Comitato di Pilotaggio, istituiti a seguito della Dichiarazione congiunta di Zurigo dei Ministri dei Trasporti di Francia, Svizzera, Germania, Austria e Italia del novembre 2001. Nel corso delle riunioni sono stati esaminati diversi aspetti relativi alla gestione del traffico di mezzi pesanti attraverso le Alpi, con particolare riferimento ad ipotesi di sistemi di regolazione del traffico quali la "Borsa dei transiti" e il "Sistema di prenotazione". L'attività dei Sottogruppi sopra citati si è concretizzata nella elaborazione di rapporti finali che sono stati posti all'attenzione dei Ministri competenti dei Paesi partecipanti. Si è, inoltre, intervenuto ad alcune riunioni del Gruppo di Trasferimento Modale, istituito all'interno della Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino – Lione.

Quanto all'attività di regolazione, si segnalano i seguenti provvedimenti:

- ✓ Decreto Dirigenziale 11 gennaio 2006 recante modifiche al Decreto Dirigenziale 24 marzo 2005 in materia di cabotaggio stradale di merci.
- ✓ Circolare n° 2/2006 del 23 gennaio 2006 recante modifica al punto 1 della circolare n° 1/2005 del 26 luglio 2005 in materia di cabotaggio stradale di merci.
- ✓ Decreto Dirigenziale 12 luglio 2006 in materia di rilascio di autorizzazioni internazionali per il trasporto merci per l'anno 2007.

Per ciò che concerne la negoziazione delle normative comunitarie, le principali attività hanno riguardato:

a) Sicurezza stradale

I Ministri dei trasporti hanno concordato sulla necessità di compiere ulteriori progressi in materia di sicurezza stradale; ciò è emerso nel corso della quarta Conferenza dei Ministri dei trasporti della UE tenutasi a Verona il 3 e 4 novembre 2006 sotto la presidenza della Finlandia e dell'Italia. I Ministri dei trasporti della UE hanno convenuto che gli interventi prioritari sui quali rafforzare le politiche di sicurezza del trasporto stradale dovrebbero riguardare, in particolare, gli utenti vulnerabili della strada (in particolare i conducenti dei veicoli a due ruote) e le nuove generazioni per le quali andrebbero sviluppate politiche che ne promuovano la mobilità autonoma. Tutto ciò dovrebbe contribuire al raggiungimento dell'obiettivo primario e cioè quello di dimezzare il numero di vittime degli incidenti stradali entro il 2010. Con ogni probabilità nel secondo semestre del 2007 una ulteriore conferenza dei Ministri dei trasporti sarà organizzata a Verona dall'Italia e dal Portogallo che assicurerà la presidenza della UE.

b) 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, una posizione comune del Consiglio è stata adottata in armonia con quanto proposto dal Parlamento europeo. Tra gli obiettivi della direttiva figurano:

- ✓ la riduzione della possibilità di frode: si prevede l'eliminazione della possibilità di rilasciare un modello cartaceo di patente di guida a favore di una scheda in plastica; possibilità di introdurre un microchip nella patente di guida; introduzione della validità amministrativa limitata per tutte le nuove patenti emesse dalla data di entrata in vigore della proposta;
- ✓ 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;
- ✓ contribuire ad una maggiore sicurezza stradale: introduzione di una patente di guida per i ciclomotori; estensione del principio dell'accesso graduale alle patenti di guida per i tipi di veicoli più potenti; introduzione dei requisiti minimi per la formazione iniziale e permanente degli esaminatori di guida; sostegno al principio dell'unicità della patente di guida (un titolare - una patente).

c) Proposta di direttiva relativa al montaggio a posteriori degli specchi retrovisori sui veicoli in circolazione

Si tratta di una proposta che mira a ridurre gli incidenti dovuti alla scarsa visibilità degli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti ecc. da parte dei conducenti dei mezzi pesanti). Il 12 dicembre 2006 un accordo politico è stato trovato a Bruxelles, prevedendo in particolare che tutti i veicoli per il trasporto di merci, di massa superiore a 3.5 t, immatricolati a partire dal l'anno 2000, siano adeguati con specchi con prestazioni superiori che garantiscano ai conducenti cioè un più ampio campo di visione.

Per ciò che attiene l'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore e nel Comitato 133 veicoli a motore, si segnalano:

- ✓ la decisione del Consiglio 2006/443/CE che ha reso obbligatoria in tutta l'Unione Europea, l'omologazione dei pneumatici ricostruiti secondo i regolamenti n. 108 e 109 delle Nazioni Unite (CE/ONU).
- ✓ la 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; è in corso di formalizzazione l'adozione della posizione comune del Consiglio.
- ✓ la proposta di regolamento comunitario in materia di emissioni dei veicoli a motore (EURO 5 ed EURO 6). Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno trovato nel mese di dicembre u.s. un accordo in prima lettura per l'adozione del regolamento che introduce due nuove tappe di riduzione dei limiti delle emissioni inquinanti dei veicoli leggeri nonché nuovi requisiti in materia di durata dei dispositivi antinquinamento e l'obbligo di fornitura da parte dei costruttori delle informazioni agli autoriparatori. La pubblicazione dell'atto è attesa per il primo trimestre del 2007.

Riguardo al progresso tecnico, nel corso del 2006 la Commissione ha adottato le seguenti direttive:

- ✓ direttiva 2006/51/CE relativa alle emissioni inquinanti dei motori dei veicoli commerciali pesanti;
- ✓ direttiva 2006/40/CE relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore ;
- ✓ direttiva 2006/72/CE relativa a talune caratteristiche dei veicoli a due o a tre ruote;
- ✓ direttiva 2005/49/CE relativa alla compatibilità elettromagnetica dei veicoli a motore;
- ✓ direttiva 2006/89/CE relativa al trasporto di merci pericolose su strada;
- ✓ -direttiva 2006/119/CE relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e loro rimorchi;
- ✓ direttiva 2006/120/CE relativa ai veicoli a motore a due o a tre ruote;

Il Consiglio Trasporti dovrebbe occuparsi della finalizzazione del dossier patenti di guida sulla base dei risultati della prima lettura del PE; inoltre, sempre il Consiglio 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). Sarà esaminata, inoltre, una proposta di direttiva in materia di trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili.

Il Consiglio Mercato Interno dovrebbe occuparsi dei seguenti dossier:

- ✓ 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; si attende la seconda lettura del Parlamento europeo.
- ✓ Proposta di direttiva relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada; si tratta di una revisione della seconda fase, che sarà allineata a quanto attualmente in corso di studio a livello internazionale ove un progetto di regolamento tecnico mondiale è in fase avanzata di definizione.

Inoltre, il Consiglio dovrebbe pronunciarsi, una volta acquisito l'avviso del P.E. circa la posizione che la Comunità europea assumerà su alcuni progetti di regolamenti ECE/ONU all'ordine del giorno del foro Mondiale sull'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, WP29. Si attende anche la presentazione da parte della Commissione di una proposta di direttiva che trasponga nel diritto comunitario i regolamenti tecnici mondiali n. 3 4 e 5 recentemente adottati alle Nazioni Unite (ECE/ONU) nell'ambito dell'Accordo globale sulla costruzione dei veicoli stradali del 1998 e rispettivamente alla frenatura dei motocicli, al ciclo di prova emissioni dei motori di veicoli commerciali pesanti e alla diagnostica di bordo – OBD di tali veicoli. Si attende altresì l'adozione di un regolamento della Commissione contenente le misure di implementazione del regolamento del PE e del Consiglio in fase di emanazione (EURO 5 ed EURO 6). Più in generale, si sottolinea che la Comunità europea è Parte Contraente dell'Accordo di Ginevra del 1958, relativo al riconoscimento reciproco della omologazione dei componenti dei veicoli, e dell'Accordo del 1998 di Ginevra relativo alla definizione di regolamenti tecnici armonizzati a livello mondiale. Pertanto, risultano particolarmente importanti le attività del Comitato 133 del Consiglio che si occupa di definire la posizione comunitaria da assumere in sede ECE/ONU, nell'ambito del "Foro Mondiale sull'Armonizzazione dei Veicoli a Motore – WP29".

Il Comitato di Adeguamento al progresso tecnico-veicoli a motore e il Comitato trattori agricoli e forestali, che si riuniscono di norma con cadenza trimestrale, si occuperanno dell'adozione di alcuni progetti di emendamenti tecnici di direttive comunitarie esistenti. Il CATP veicoli a motore adotterà altresì la posizione comunitaria sui progetti di emendamenti a Regolamenti ECE/ONU ai quali la Comunità ha aderito nonché sui progetti di regolamenti tecnici mondiali. Il Gruppo Veicoli a Motore, il gruppo trattori agricoli e forestali, il gruppo concernente le macchine mobili non stradali e i gruppi ad essi 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.

Per quanto riguarda, il Consiglio Ambiente, si attende una proposta della Commissione in materia di emissioni dei motori dei veicoli commerciali pesanti (FASE EURO VI)

Relativamente all'attività di recepimento di Direttive Comunitarie (Fase Discendente) in materia di sicurezza, nell'anno 2006 sono state trasposte nell'ordinamento nazionale le seguenti direttive comunitarie:

- ✓ Direttiva 2003/20/CE in materia di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli - Decreto legislativo 13 marzo 2006, n. 150 – G.U. n. 87 del 13.4.2006
- ✓ Direttiva 2005/30/CE recepita con D.M. 22 novembre 2005 – G.U. n. 31 del 7.2.2006 (modifica le direttive 97/24/CE e 2002/24/CE relative all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote).
- ✓ Direttiva 2005/39/CE recepita con D.M. 1 febbraio 2006 – G.U. n. 97 del 27.4.2006 (modifica la direttiva 74/408/CEE relativa ai sedili, ancoraggi e poggiatesta dei veicoli a motore).
- ✓ Direttiva 2005/40/CE recepita con D.M. 1 febbraio 2006 – G.U. n. 97 del 27.4.2006 (modifica la direttiva 77/541/CEE relativa alle cinture di sicurezza dei veicoli a motore).
- ✓ Direttiva 2005/41/CE recepita con D.M. 1 febbraio 2006 – G.U. n. 97 del 27.4.2006 (modifica la direttiva 76/115/CEE relativa agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore).
- ✓ - Direttiva 2005/67/CE recepita con D.M. 30 gennaio – G.U. n. 97 del 27.4.2006 in materia di ancoraggi delle cinture di sicurezza (modifica le direttive 86/298/CEE, 87/402/CEE e 2003/37/CEE relativa ai trattori agricoli e forestali).
- ✓ Direttive 2005/49/CE, 2005/83/CE e 2006/28/CE recepite con D.M. 27 marzo 2006 G.U. 5 ottobre 2006, n. 232, in materia di compatibilità elettromagnetica dei veicoli a motore.
- ✓ Direttiva 94/20/CE (rettifica) recepita con D.M. 7 agosto 2006 – G.U. 30.11.2006, relativa ai dispositivi di aggancio meccanico dei veicoli a motore.
- ✓ Direttiva 2005/66/CE recepita con D.M. 7 agosto 2006 – S.O.G.U. n. 279 del 30.11.2006 relativa ai sistemi di protezione frontale dei veicoli a motore.

Trasporto ferroviario

Nell'anno 2006 l'attività si è articolata nei seguenti punti:

1) *Gruppi di lavoro per la elaborazione dei "Metodi Comuni di Sicurezza" e degli "Obiettivi Comuni di Sicurezza".*

L'Agenzia Ferroviaria Europea, istituita con il Regolamento (CE) n. 881/2004 del 29.4.2004, nel corso del 2006 ha attivato a regime le proprie attività. Nelle more del recepimento delle ulteriori direttive comunitarie costituenti il cosiddetto secondo pacchetto

ferroviario (2004/49/CE e 2004/50/CE), è stata assicurata la partecipazione dell'Italia ai Network delle costituenti "Autorità per la Sicurezza" e degli "Organismi Investigativi". Sono inoltre stati avviati i lavori del cosiddetto terzo pacchetto ferroviario (COM 2004 140-143) che comprende quattro proposte legislative di cui tre sono in procedura di conciliazione (cfr. Ris. On. Gozi, lett. q). Sono proseguiti inoltre, presso l'Agenzia Europea, le attività dei Gruppi di lavoro di cui all'articolo 3 del Regolamento 881/2004 e si è assicurata una qualificata rappresentanza tecnica ai lavori concernenti l'elaborazione dei "Metodi Comuni di Sicurezza" e degli "Obiettivi Comuni di Sicurezza", per l'armonizzazione dei "Certificati di Sicurezza", per la definizione delle norme di interoperabilità ferroviaria e per il supporto tecnico all'Agenzia Europea. A livello nazionale sono state proseguite le attività per il recepimento delle direttive comunitarie di cui sopra. Da ultimo, per consentire il recepimento della direttiva 2004/49/CE è stata prevista l'attribuzione delle funzioni relative alla sicurezza ferroviaria all'Agenzia dei trasporti terrestri nell'ambito di un progetto più ampio, proposto da questo Ministero in occasione delle richieste relative alla legge finanziaria, al momento inserito nella proposta di disegno di legge collegato ordinamentale alla manovra finanziaria 2007. Si è inoltre collaborato con la Rappresentanza Permanente presso la Commissione europea in occasione delle riunioni con il Consiglio e il Parlamento per la definizione della posizione italiana in merito al cosiddetto "terzo pacchetto", riguardante le proposte di direttiva sulla patente europea dei macchinisti, sui diritti dei passeggeri nel trasporto internazionale, sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie e sui requisiti minimi di qualità nel trasporto merci internazionale. In tale ambito si è collaborato in particolare con la Presidenza di turno dell'Unione Europea per ciò che concerne sia la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto su strada e per ferrovia, sia la direttiva sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie al fine di definirne i collegamenti negli aspetti relativi all'accesso alla rete ferroviaria. Anche su tale proposta di Regolamento è stata definita la Posizione italiana. Riguardo al processo di liberalizzazione, inoltre, è stata fornita ampia collaborazione in occasione dei lavori della Commissione europea per la Revisione del Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti all'orizzonte 2010.

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

Il Comitato della Commissione europea per lo sviluppo delle ferrovie (DERC, Developing European Railways Committee) e i relativi sottocomitati tecnici hanno il compito di monitorare il processo di liberalizzazione del mercato ferroviario nei paesi della comunità. L'attività è consistita essenzialmente nel presentare lo stato di recepimento delle direttive in seno alla legislazione nazionale e nel riportare le esperienze realizzate e le eventuali criticità riscontrate, attraverso un interessante interscambio di informazioni, notizie, esperienze per le successive proposte di direttive e per il recepimento di quelle attuali. In particolare si è collaborato attivamente nell'ambito del sottocomitato Rail Market Monitoring System per le verifiche del grado di apertura del mercato ferroviario in Europa, nonché nella Task Force on Licensing and Insurance. E' proseguita inoltre la collaborazione con la Commissione europea

per la verifica e l'implementazione delle Direttive europee nei Paesi di nuovo ingresso nella Comunità.

Sono proseguite le attività per l'implementazione sul corridoio Rotterdam-Genova del sistema di segnalamento europeo ETCS/ERTMS. E' stato realizzato uno studio, volto all'individuazione delle linee ferroviarie interessate dai traffici del corridoio e delle soluzioni tecniche alternative che possono essere utilizzate per l'implementazione del sistema di segnalamento sull'intero corridoio. Su tale studio è stata effettuata un'analisi costi-benefici per la presentazione del progetto alla Commissione europea per l'ottenimento del cofinanziamento della realizzazione del sistema di segnalamento europeo sul corridoio.

Per ciò che concerne le "misure" previste nel piano di lavoro del gruppo IQ-C, si sono ottenuti importanti risultati, sia dal punto di vista della semplificazione delle procedure doganali che per l'ottimizzazione nell'assegnazione delle tracce ferroviarie, il mutuo riconoscimento delle locomotive e dei macchinisti, la collaborazione tra i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria lungo il corridoio e per l'eliminazione dei colli di bottiglia. A seguito del lavoro svolto è stata firmata dai Ministri dei trasporti dei vari Paesi una Lettera di Intenti il 6 marzo 2006, provvedendo alla istituzione di un Comitato guida formato dai Ministeri stessi e dai Gestori dell'Infrastruttura e di un Comitato esecutivo formato dai soli Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria. Analogamente per il corridoio Valenzia-Lione-Torino-Venezia-Lubiana lo scorso 12 ottobre è stata firmata analoga Lettera di Intenti fra i Ministri. E' attualmente in istruttoria un progetto analogo per il corridoio Stoccolma-Napoli.

3) Comitato Commissione europea per l'interoperabilità e la sicurezza - Comitato ex Art. 21

Sono stati seguiti i lavori in seno al Comitato ex art 21 e ai relativi sottocomitati per la redazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) sia per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che per il sistema convenzionale. Sono inoltre proseguiti i lavori dell'apposito gruppo per la revisione linguistica delle STI approvate al fine di verificare l'adeguatezza del linguaggio tecnico-specialistico nelle diverse traduzioni. Infine, la partecipazione ai lavori dell'ERRAC è stata indirizzata in particolare alla definizione e sviluppo di un Piano Strategico dei Progetti di Ricerca in campo ferroviario finanziati nell'ambito del Programma Quadro comunitario.

8.2 Reti Transeuropee

In data 16 novembre 2006 è stato presentato un programma di "infrastrutture prioritarie" al fine di definire un quadro generale di scelte infrastrutturali per lo sviluppo del Paese che sia frutto di un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli enti locali e territoriali, onde perseguire gli obiettivi emersi nel contesto della "Strategia di Lisbona", che ha individuato, nell'adeguamento delle infrastrutture e in una politica nazionale di

coesione, taluni degli strumenti attraverso cui garantire la crescita dell'Unione, affidando agli Stati membri il compito di darne piena attuazione entro il 2010 (cfr. Ris. On. Gozi, lett. q). In tale ottica il programma²⁷ è stato orientato in modo da assicurare il miglioramento il potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica) e soprattutto di grandi assi di collegamento (corridoi paneuropei e nazionali) che costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire fenomeni di marginalizzazione e incrementare, di contro, la competitività territoriale. Tuttavia, questa condizione non è sufficiente a perseguire quegli obiettivi. Ciò in quanto le grandi dotazioni infrastrutturali sono pericolosamente orientate a far crescere nuove marginalità nei territori non direttamente serviti, e per altro verso impoverire il profilo ambientale di quei territori che pur attraversati da i fasci infrastrutturali, non si configurano come nodi del sistema. Per questo i corridoi paneuropei e nazionali devono essere parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo. In tal senso il programma presentato mira a potenziare le connessioni delle grandi reti materiali e immateriali sia con i grandi centri urbani sia con quei territori urbanizzati di "secondo livello" su cui concentrare gli sforzi necessari per coniugare competitività e coesione.

Sulla base di queste preliminari considerazioni, sono state individuate tre linee programmatiche, tra loro strettamente integrate e interagenti, su cui articolare gli interventi:

La prima linea programmatica riguarda lo sviluppo delle capacità di trasporto e logistiche della dotazione infrastrutturale del territorio nazionale. Sviluppo di capacità che passa attraverso il potenziamento e la messa a sistema: delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale; degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e transfrontaliera", con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico e alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari e al potenziamento delle connessioni con l'Italia insulare.

La seconda linea programmatica affronta l'intreccio tra le grandi direttrici strategiche, le "reti lunghe" e i territori. Con essa sono definiti i criteri di azione e gli interventi necessari per trasformare le opere infrastrutturali in efficaci strumenti di sviluppo e di coesione territoriale. Questa linea programmatica ha costituito il perno delle concertazioni avviate con gli enti territoriali. L'obiettivo è quello di assicurare al processo di costruzione dei corridoi transeuropei una forte condivisione interistituzionale. Solo attraverso l'integrazione tra politiche nazionali, da un lato, e politiche regionali e locali, dall'altro, è possibile pervenire al rafforzamento dei sistemi territoriali e delle reti di città, nel contesto della progressiva unificazione dello spazio europeo.

²⁷ L'operazione di complessiva rivisitazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche ha preso le mosse, innanzitutto, dalla volontà dell'attuale Governo di definire un quadro generale di scelte infrastrutturali per lo sviluppo del Paese che sia frutto di un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli enti locali e territoriali. Partendo dal fondamentale insegnamento della Corte Costituzionale, reso con la nota sentenza n. 303 del 2003 proprio sulla Legge Obiettivo, si è costruito un utile e necessario percorso con incontri presso i governi regionali dove hanno assunto pieno risalto le istanze e i bisogni espressi dalle realtà territoriali. Si sono così instaurati, al di là della ritualità dell'intesa da formalizzare in Conferenza Unificata, sedi e momenti di confronto, di comune ragionamenti, riflessioni e approfondimenti in una logica di responsabile, reciproca cooperazione.

Infine, la terza linea programmatica ha come obiettivo quello di dare risposta alle domande di accessibilità e di mobilità che provengono da due principali macroaree geografiche del Paese. Le regioni centro settentrionali hanno manifestato l'insostenibilità di una situazione di vera emergenza infrastrutturale. D'altro canto, come è stato ribadito nel QSN e nel DPEF 2007-2011, è necessario orientare, potenziare e accelerare il processo di sviluppo territoriale delle regioni meridionali italiane per trasformarle nelle porte di accesso agli scambi da e verso la sponda meridionale del Meridionale. All'interno di questo secondo profilo, egualmente rilevanti diventano le specificità dei territori insulari.

In coerenza con gli indirizzi strategici espressi, la proposta di programmazione degli interventi infrastrutturali per i prossimi anni rispetterà tre fondamentali criteri di individuazione e di scelta delle priorità: la condivisione tra i livelli istituzionali nazionale, regionale e subregionale della gerarchia delle priorità di intervento; la coerenza con il disegno generale di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, così come rappresentato dalla individuazione di alcuni ambiti territoriali strategici, che trova forza e autorevolezza nell'essere la sintesi critica di un lavoro comune di scrittura tra Stato e Regioni; lo stato di avanzamento e i livelli di sostenibilità complessiva degli interventi, nonché la compatibilità delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego, criterio cui si è conformato il Documento di programmazione là dove, inizialmente, individuava lo "stato di consistenza" delle opere infrastrutturali "avviate", cioè di quelle che comunque necessitano di essere portate a compimento e rese fruibili, al fine di evitare la dispersione delle disponibilità finanziarie tra molti interventi la cui completa realizzazione rimarrebbe pregiudicata a causa della mancanza di fondi.

Le opere qualificate come "avviate" sono al loro interno ordinate in: "cantierate", definite come priorità 0; "affidate", definite come priorità 1, "in gara", definite come priorità 2.

Il disegno generale di programmazione territoriale e settoriale integra e porta a sintesi critica sia le diagnosi di scenario su scala nazionale (dal Master Plan delle reti Ten dei trasporti e dei Corridoi, al piano generale dei trasporti e della logistica alla rete delle autostrade del mare), i programmi delle agenzie nazionali (Anas, Ferrovie dello Stato, Enac, Autorità portuali) sia le proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli enti locali attraverso cui si è configurata una definizione del territorio nazionale articolata in tre livelli: piattaforme transnazionali, attestate sui corridoi transeuropei che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo; piattaforme nazionali, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali e infrastrutturazione territoriale di livello nazionale; piattaforme interregionali, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale (cfr. Paragrafo precedente).

9 AMBIENTE

9.1 Sviluppo sostenibile

Il riesame della Strategia dell'UE per lo Sviluppo Sostenibile, adottata a Goteborg nel 2001, è stato deciso al Consiglio europeo del 13 dicembre 2005.

In tale occasione, i Capi di Stato e di Governo hanno auspicato "l'adozione, nel giugno 2006, di una strategia rinnovata, ambiziosa e globale, con obiettivi, indicatori e un'efficace procedura di monitoraggio" in grado di integrare la dimensione interna (obiettivi di Goteborg: crescita economica, coesione sociale e sostenibilità ambientale) ed esterna della sostenibilità (agenda di Doha, Piano di attuazione di Johannesburg e Obiettivi di Sviluppo del Millennio).

La strategia rinnovata, approvata dal Consiglio europeo del 15-16 giugno 2006, si incentra su sette aree prioritarie di azione: le trasformazioni climatiche e l'energia pulita; il trasporto sostenibile; il consumo e la produzione sostenibile; la conservazione e gestione delle risorse naturali; la salute pubblica; l'inclusione sociale, la componente demografica e migratoria; la povertà globale e le sfide poste allo sviluppo sostenibile. La Strategia affronta anche aspetti tematici di carattere orizzontale, come l'istruzione, la formazione professionale, la ricerca e sviluppo e le leve di carattere economico e finanziario. Essa è infine corredata da un innovativo e articolato sistema di governance sulla sua osservanza ("esami paesi"), attraverso una combinazione di priorità, obiettivi e target, in collegamento con le finalità della Strategia di Lisbona.

Il Governo condivide e supporta la strategia rinnovata e la sua attuazione (cfr. Ris. On. Gozi, lett. p), coerente con le indicazioni e gli interessi espressi nelle conclusioni del Consiglio Ambiente del 9 marzo 2006, in particolare per quanto concerne:

- ✓ L'individuazione chiara, per ognuna delle aree tematiche, di obiettivi operativi, target ed esempi di azione;
- ✓ La forte promozione e la più rapida diffusione delle eco-innovazioni e delle tecnologie ambientali;
- ✓ Lo sviluppo di una nuova politica energetica che sfrutti a pieno le sinergie fra la promozione della sicurezza energetica, l'approvvigionamento energetico sostenibile, la competitività, l'innovazione e la riduzione dell'emissioni di gas effetto serra, compresa la forte promozione dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili;
- ✓ A seguito del Piano d'azione di Montreal in materia di clima nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico, la preparazione in tempi brevi delle opzioni per un accordo post – 2012;
- ✓ L'attuazione con urgenza dell'obiettivo dell'UE di arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010, in particolare integrando le misure necessarie in tutte le pertinenti politiche dell'agenda di Lisbona;

- ✓ L'attuazione di azioni specifiche intese a conseguire modelli di consumo e di produzione più sostenibile a livello UE e globale, approvando inoltre la definizione proposta relativa al un piano d'azione dell'UE in materia di consumo e produzione promuovendo gli appalti pubblici rispettosi dell'ambiente.

9.2 Sesto programma comunitario di azione ambientale (6° eap)

Nel 2006 sono stati fatti progressi significativi nell'attuazione del 6° EAP, il programma che indirizzerà la politica ambientale UE fino al 2012. In particolare sono state adottate importanti decisioni in materia di ambiente, salute e qualità della vita e ambiente naturale e diversità biologica. Sono stati raggiunti importanti risultati per quel che riguarda la riduzione dell'impatto di fattori ambientali, quali l'esposizione ai prodotti chimici e agli inquinanti atmosferici, sulla salute umana.

Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche REACH

Nel dicembre del 2006, dopo tre anni di intenso e laborioso negoziato, è stato adottato in seconda lettura il Regolamento REACH sulle sostanze chimiche (cfr Parte III Paragrafo 1.3). Questa proposta, che sostituirà le direttive e i regolamenti in vigore attualmente (più di 40), si basa sui contenuti del Libro Bianco della Commissione: "Strategia per una politica futura delle sostanze chimiche" e sulle relative risoluzioni e conclusioni del Parlamento europeo e del Consiglio.

Il Regolamento, che rappresenta un unico sistema integrato per la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche, introduce l'obbligo per le compagnie che producono, importano o utilizzano prodotti chimici di raccogliere e fornire informazioni sulle proprietà intrinseche delle sostanze e garantire il controllo dei pericoli che possono verificarsi con l'uso delle sostanze.

Il REACH prevede la "registrazione" di tutte le sostanze prodotte o importate in quantità maggiore di una tonnellata/anno (circa 30.000 sostanze), la valutazione della sostanza che potrebbero avere effetti negativi sull'ambiente e sulla salute umana, l'autorizzazione che sarà rilasciata ad personam per specifici usi delle sostanze estremamente problematiche purché non comportino rischi rilevanti e infine una procedura di restrizione all'uso e all'immissione sul mercato applicabile in generale a una determinata sostanza per la riduzione del rischio a livello comunitario.

L'accordo con il Parlamento Europeo ha avuto, fra l'altro, come elemento chiave la definizione di regole più severe per l'autorizzazione/sostituzione delle sostanze problematiche.

Per quanto riguarda gli elementi da accludere alla domanda di autorizzazione sono state aggiunte, rispetto alla posizione comune del Consiglio, le informazioni sulle attività di ricerca e sviluppo per l'individuazione di sostituti e, nel caso vi siano alternative adeguate, il piano di sostituzione. Il nuovo approccio, fortemente voluto dai Ministeri dell'Ambiente e della Salute, prescinde quindi dal fatto che il rischio sia tenuto sotto adeguato controllo o meno e di fatto introduce un obbligo di sostituzione per le sostanze pericolose nel caso esista un'alternativa più sicura.

Il sesto Programma comunitario di Azione Ambientale (6° EAP) sottolinea la necessità di definire una strategia tematica per raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente. A seguito di ciò, la Commissione ha definito una Strategia Tematica sull'Inquinamento Atmosferico che identifica obiettivi chiave per far fronte al problema dell'inquinamento atmosferico nell'Unione Europea e che propone misure appropriate per il loro raggiungimento.

La prima delle misure sviluppate dalla Commissione nell'ambito della Strategia è rappresentata dalla proposta di Direttiva sulla qualità dell'aria su cui, nel corso del Consiglio Ambiente del 23 ottobre 2006, si è raggiunto a maggioranza qualificata l'accordo politico.

Direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa

La principale novità della Direttiva è l'introduzione di uno standard di qualità dell'aria per un nuovo inquinante: il particolato fine ($PM_{2,5}$). Il $PM_{2,5}$, come risulta dai più recenti studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, viene infatti considerato un indicatore più idoneo a valutare il rischio sanitario connesso all'esposizione della popolazione al particolato in aria ambiente. La Direttiva prevede un approccio in due tappe – un valore obiettivo non vincolante di $25\mu g/m^3$ per il 2010 da sostituire con un valore limite vincolante di $25\mu g/m^3$ da rispettare entro il 2015 – con un obiettivo di riduzione generale dell'esposizione all'inquinamento del 20 per cento tra il 2010 e il 2020.

Si lascia sostanzialmente invariata la legislazione vigente in materia di PM_{10} (un valore limite annuale pari a $40\mu g/m^3$ e un valore limite giornaliero di $50\mu g/m^3$ con un limite massimo di 35 superamenti all'anno) ma si introduce per gli Stati Membri la possibilità di beneficiare di una deroga - che può andare fino a tre anni - che viene concessa dalla Commissione a fronte della presentazione di piani per la qualità dell'aria che dimostrino la corretta attuazione della normativa vigente e l'indicazione di una prospettiva temporale per l'effettivo rispetto dei limiti.

L'Italia, pur aderendo all'accordo politico sul pacchetto di compromesso proposto dalla Presidenza, ha insistito sulla necessità di limitare al massimo la durata delle deroghe, e sull'urgenza di avviare misure di riduzione dell'inquinamento dell'aria che, come evidenziato dai dati forniti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, causa ancora un elevato numero di morti ogni anno nell'Unione Europea.

Nell'ambito della Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico, si inquadra anche la proposta di regolamento che fissa standard più severi per i veicoli passeggeri e commerciali leggeri.

Regolamento riguardante i valori limite di emissione per i veicoli passeggeri e commerciali leggeri EURO 5 ed EURO 6

Il regolamento stabilisce i valori limite di emissione per il particolato, gli ossidi di azoto, il monossido di carbonio e gli idrocarburi sia per una prima fase Euro 5 (data prevista per l'entrata in vigore 1 gennaio 2009) che per una seconda fase Euro 6 (data prevista 1 gennaio 2014) con un intervallo tra le due fasi di 5 anni. L'applicazione del regolamento per la fase Euro5 comporterà una riduzione dell'80 per cento delle emissioni di particolato dei veicoli diesel, e una successiva riduzione del 55 per cento degli ossidi di azoto con la fase Euro 6.

Grazie ad una efficace cooperazione fra Consiglio e Parlamento, è stato possibile adottare il regolamento con un accordo in prima lettura alla fine del 2006.

Tutti gli Stati Membri, ivi compreso quello Italiano, hanno ritenuto della massima urgenza la sua adozione come misura indispensabile per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria fissati dalla direttiva sulla qualità dell'aria.

9.3 Ambiente naturale e diversità biologica

Sono stati raggiunti importanti risultati per quel che riguarda la conservazione e il miglioramento dell'ambiente marino, l'arresto della perdita della biodiversità e la sicurezza biologica.

Ambiente marino: strategia tematica e direttiva

Nel 2006, nel quadro della Strategia Tematica per la protezione e conservazione dell'ambiente marino, è stato raggiunto l'accordo politico sulla Direttiva per l'istituzione di un quadro d'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino.

La Strategia Tematica, adottata dalla Commissione il 24 ottobre 2005, ha come obiettivo generale di "promuovere l'uso sostenibile dei mari e la conservazione degli ecosistemi marini".

La Direttiva, che si pone come obiettivo il raggiungimento di un "buono stato ecologico" dei mari europei entro il 2021, definisce 3 regioni marine europee per le quali gli Stati membri dovranno elaborare le loro strategie, che dovranno includere la valutazione iniziale, la definizione degli indicatori, i programmi di monitoraggio, gli obiettivi ambientali e i programmi di misure per il loro raggiungimento.

Il compromesso proposto dalla Presidenza ha notevolmente affievolito l'efficacia della direttiva in quanto il raggiungimento degli obiettivi di buono stato vengono considerati non vincolanti e il ruolo di vigilanza della Commissione notevolmente ridotto rispetto alle versioni precedenti.

Inoltre nel caso di rischio ambientale ridotto o di costo sproporzionato gli Stati membri sono esonerati dall'obbligo di adottare misure. In ragione della debolezza del compromesso raggiunto,

L'Italia, pur riconoscendo l'importanza della nuova normativa ai fini dell'integrazione degli obiettivi ambientali nelle politiche settoriali della UE a forte impatto sull'ambiente marino (e.g. politica della pesca, politica marittima), si è tuttavia astenuta in sede di votazione sull'accordo politico, auspicando che, in seconda lettura, il testo possa essere migliorato sulla base anche degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo.

Il 22 maggio 2006 la Commissione europea ha adottato la Comunicazione "Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 e oltre". L'obiettivo di interrompere il declino della biodiversità entro il 2010 era stato anche riaffermato al Consiglio europeo del marzo 2005, nell'ambito del rilancio della Strategia di Lisbona, che ha ribadito l'importanza della biodiversità anche per altri settori economici.

Piano di azione per arrestare la perdita di biodiversità

La Comunicazione della Commissione "Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 e oltre, che definisce le aree politiche chiave e le priorità della CE per il 2007-2013, propone un Piano di Azione Europeo, strutturato in quattro ambiti fondamentali d'azione, per ciascuno dei quali sono individuati obiettivi prioritari (10 in tutto), e quattro misure chiave di sostegno. L'attuazione del Piano da parte degli Stati membri, oltre che dalla Commissione, è considerato un elemento essenziale per il rispetto da parte dell'Unione Europea dell'obiettivo del 2010 e per ottenere un miglioramento duraturo dello stato della biodiversità. I quattro ambiti e i relativi obiettivi sono:

- ✓ La biodiversità nell'Unione Europea - Con gli obiettivi di : conservare e ripristinare la biodiversità e gli ecosistemi, in particolare nelle zone rurali e nell'ambiente marino; rafforzare la compatibilità dello sviluppo regionale e territoriale con la biodiversità e la riduzione dell'impatto di specie esotiche invasive.
- ✓ L'UE e la biodiversità globale - Con gli obiettivi di sostenere la governance internazionale in materia di biodiversità; rafforzare gli aiuti esterni dell'Unione Europea; ridurre gli impatti del commercio internazionale sulla biodiversità e sugli ecosistemi.
- ✓ Biodiversità e cambiamenti climatici – Con l'obiettivo di favorire l'adattamento della biodiversità ai cambiamenti climatici.
- ✓ Le conoscenze di base - Con l'obiettivo di rafforzare la conoscenza per la conservazione e l'uso sostenibile della diversità biologica nell'Unione Europea e a livello globale.

Il Consiglio Ambiente del 18 dicembre 2006 ha adottato delle conclusioni con cui accoglie con favore la Comunicazione della Commissione "Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 e oltre" e il Piano d'Azione allegato alla Comunicazione invitando la Commissione e gli Stati membri a procedere con urgenza e in modo appropriato alla sua attuazione prevedendone tuttavia un esame più dettagliato da parte del Consiglio stesso.