

2. LA POLITICA PER LA PESCA

Per l'anno 2007, a livello comunitario sono stati approvati i seguenti regolamenti:

- ✓ Reg. (CE) n.875 della Commissione del 24 luglio 2007 riguardante gli aiuti de minimis al settore della pesca. Il regolamento, che prevede uno stanziamento di 30.000 Euro per beneficiario in una specifica soglia di garanzia data dall'importo garantito dal beneficiario, ha un ambito di applicazione nell'ambito degli aiuti concessi alle imprese del settore, con le eccezioni che sono valutate dall'Amministrazione in base alle indicazioni contenute nel regolamento stesso. Lo stanziamento ha una durata di tre esercizi finanziari e l'applicazione di esso è indipendente dalla forma e dall'obiettivo che si vuole conseguire. La disponibilità finanziaria cumulativa a disposizione delle imprese del settore ittico italiano è pari a 94.325.000Euro.
- ✓ Reg. (CE) n.498 della Commissione del 26 marzo 2007, recante modalità di applicazione del regolamento n.1198/06 del Consiglio, relativo al Fondo europeo per la pesca (F.E.P.) per il periodo 2007-2013. Accanto allo S.F.O.P.(strumento finanziario di orientamento della pesca), il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali segue l'attuazione dello strumento finanziario F.E.P. previsto dal Reg. (CE) n.1198/06, in vigore dal primo gennaio del corrente anno e con durata fino al 2013, che rappresenta il nuovo strumento di programmazione della pesca nell'ambito delle prospettive finanziarie dell'UE.

Il Fondo europeo per la pesca

Il principio fondamentale del F.E.P. è basato sul sostegno finanziario a favore dell'industria europea della pesca al fine di adeguarsi alle nuove esigenze. Infatti gli interventi più significativi saranno basati principalmente per:

- sostenere i principali obiettivi della politica comune della pesca (PCP), in particolare quelli concordati nel quadro della riforma del 2002. Tra questi figurano principalmente lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca ed il raggiungimento di un equilibrio stabile tra queste risorse e la capacità della flotta da pesca comunitaria;
- rafforzare la competitività e la redditività degli operatori del settore;
- promuovere metodi di pesca e di produzione rispettosi dell'ambiente;
- fornire un sostegno adeguato alle persone operanti nel settore;
- favorire lo sviluppo sostenibile delle zone di pesca.

Tale strumento, al contrario dello SFOP, non è inserito nel sistema dei Fondi Strutturali attraverso i quali l'UE persegue la Politica Regionale, ma costituirà un fondo autonomo destinato all'attuazione della Politica Comune della Pesca.

Il regolamento, anche grazie ad un deciso intervento dell'Italia e di altri Paesi come la Spagna, ha recepito diversi emendamenti al testo favorevoli agli operatori del settore. Sono stati, infatti, introdotti aiuti per la sostituzione dei motori delle navi, subordinati ad una serie di condizioni volte a garantire una riduzione della capacità di pesca e le compensazioni per l'arresto temporaneo delle attività di pesca a favore dei pescatori e proprietari di pescherecci sono concesse anche in caso di interruzione delle attività di pesca dovuta a motivi di salute pubblica, a elevate concentrazioni di novellame o alla riproduzione. Inoltre, è possibile beneficiare di aiuti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze professionali.

Un altro risultato rilevante riguarda l'estensione degli aiuti anche alle imprese di medie dimensioni e ad alcune grandi imprese, a condizione che la priorità sia accordata alle piccole e microimprese. Inoltre, nuove compensazioni sono accordate agli acquacoltori i cui allevamenti sono stabiliti nelle zone protette NATURA 2000.

Gli obiettivi del F.E.P. sono perseguiti nell'ambito di una stretta collaborazione tra lo Stato membro e la Commissione e attraverso un partenariato, conformemente alle norme e alle prassi nazionali, con gli organismi da esso designati: autorità regionali, locali e altre autorità pubbliche; parti economiche e sociali; ogni altro organismo appropriato. Il partenariato è stato attivato per la predisposizione del programma Operativo e continuerà, in ambito di una cabina di regia, da istituire, per l'attuazione, la sorveglianza e la valutazione del Programma stesso.

L'approccio strategico è stato attuato attraverso l'adozione di un Piano strategico nazionale, e l'elaborazione di un Programma operativo per l'attuazione delle politiche e delle priorità cofinanziato dal F.E.P..

I principi orientativi e i contenuti del programma sono stati individuati dal regolamento stesso e il programma definisce, inoltre, le condizioni, le procedure di applicazione e gli obiettivi di ciascuno degli assi prioritari.

Le attività del F.E.P. assumono la forma di un unico programma operativo per Stato membro, che ne è il responsabile per la corretta attuazione, che dovrebbe assumere la struttura del precedente Documento Unico di programmazione.

Per quanto concerne la dotazione finanziaria per l'Italia, essa si attesta, per un periodo di sette anni, a circa 424 milioni di Euro. Il negoziato con la Commissione europea è stato definito nel novembre 2007 e si è in attesa di conoscere il parere dei competenti servizi comunitari al fine di giungere all'approvazione del programma operativo.

- ✓ Attuazione del reg. (ce) n. 1967/2006 relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel mar mediterraneo, recante modifica del reg. (ce) n.2847/1993 e che abroga il reg. (ce) n.1626/1994. Il reg. n. 1967/2006, entrato in vigore nel gennaio 2007, è stato adottato in ottemperanza alle linee strategiche esposte nel Piano di azione per il Mediterraneo predisposto dalla Commissione Europea, e concerne le misure tecniche e di conservazione delle risorse ittiche mediterranee basate sul principio della gestione sostenibile ed eco-compatibile posto a base della nuova Politica della pesca varata nel 2002. L'azione di finanziamento degli interventi è sostenuta dal nuovo Reg. (CE) n.1198/2006 (F.E.P.) nell'Asse prioritario 1 lettera A punto 4.

La tutela e la promozione degli interessi della pesca nazionale è stata assicurata attraverso la partecipazione ai gruppi di lavoro del Consiglio dell'UE relativi alla disciplina comunitaria della pesca nonché a quelli concernenti la politica estera della Comunità, nel cui contesto l'Italia ha garantito la stabilità di accesso delle navi oceaniche nazionali alle acque di Paesi terzi con i quali la Comunità ha stipulato accordi di pesca (Guinea Bissau, Guinea Conackry, Mauritania, Madagascar, Comore, Mauritius, Seycelles), gestendo le procedure concernenti il rilascio delle relative licenze di pesca.

Con riferimento al Reg. 104/2000 recante "Organizzazione comune dei mercati", è stata assicurata la presenza della delegazione italiana alle riunioni dei Comitati di gestione dei prodotti ittici, che hanno adottato vari regolamenti della Commissione relativi alla fissazione di prezzi e degli interventi finanziari per i prodotti ittici.

A seguito dell'adozione del Reg. n. 768/05, con il quale è stata istituita l'Agenzia comunitaria di controllo, nel 2006 e nel 2007 è stata assicurata la partecipazione dell'Italia al Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia di controllo che ha tenuto le sue riunioni a Vigo ed a Bruxelles.

Inoltre, nel quadro delle conclusioni del Consiglio sulle possibili linee di sviluppo di una pesca eco-compatibile, è stata adottata la Comunicazione della Commissione intesa ad avviare un dibattito su un approccio comunitario in materia di marchio di qualità ecologica dei prodotti ittici. L'obiettivo del dibattito, che ha interessato tutto il 2007 mediante la predisposizione dei piani di azione, è stato quello di verificare la possibilità di un regime volontario di certificazione ecologica della pesca basato sui progressi realizzati nell'attuazione della riforma della Politica comune della pesca miranti a rendere operativa l'esigenza di integrare i valori di tutela ambientale nel settore economico della pesca. La messa a punto di tale regime avrà positive ricadute sulla concorrenza, il commercio e la tutela dei consumatori.

Infine, nel corso del 2007 è proseguita la riflessione sui metodi e le strategie più idonee per semplificare la legislazione in materia di pesca, con l'obiettivo di accrescere l'intelligenza dei testi normativi in funzione di una loro migliore interpretazione ed applicazione da parte dell'Amministrazione e dei pescatori, di una riduzione del volume dei testi normativi attraverso il loro consolidamento e l'abrogazione di quelli obsoleti.

Il Consiglio, adottando specifiche Conclusioni al riguardo, ha sollecitato la Commissione ad assumere iniziative con piani di azione a lungo termine che conducano ad una concreta ristrutturazione della legislazione in linea con gli obiettivi annunciati.

Per quanto concerne la programmazione nazionale, è stato approvato il Piano Triennale Pesca 2007-2009, che ha individuato i seguenti obiettivi:

- ✓ La durabilità e la sostenibilità delle risorse ittiche;
- ✓ Lo sviluppo delle opportunità occupazionali;
- ✓ La tutela del consumatore e la valorizzazione della qualità delle produzioni ittiche;
- ✓ La tutela della concorrenza e l'accesso ai mercati finanziari;
- ✓ La promozione e il rafforzamento della ricerca scientifica;
- ✓ La semplificazione delle procedure amministrative;
- ✓ L'aggiornamento professionale e la divulgazione dei fabbisogni formativi;
- ✓ Il sostegno all'economia ittica nelle Regioni.

A partire da tali obiettivi, il Programma triennale ha individuato gli strumenti di intervento a supporto dell'azione dell'Amministrazione centrale in favore del settore della pesca e dell'acquacoltura nazionale. Il documento è stato predisposto tenendo conto degli altri parametri tecnici ed economici contenuti nelle diverse normative di riferimento che compongono l'intera strategia settoriale, compresi i programmi comunitari, pertanto esso risulta complementare rispetto al programma comunitario. In linea con gli obiettivi di Governo, nuovo impulso è dato alle attività di ricerca applicata alla pesca e all'acquacoltura, con particolare riferimento alle esigenze di sostenibilità economica ed ambientale. Sotto questo aspetto, si prevede di riportare a livelli adeguati le dotazioni finanziarie della ricerca settoriale. Allo scopo di migliorare la competitività del settore, è prevista un'azione diretta alla introduzione di nuovi strumenti di carattere finanziario ed assicurativo sulla base dei risultati degli studi e delle

indagini che l'Amministrazione ha in corso da tempo. La definizione e costruzione di un nuovo modello organizzativo della pesca nazionale individua nei programmi predisposti dalle associazioni professionali e sindacali, gli strumenti più appropriati per il perseguimento dell'obiettivo di ammodernamento e sostenibilità del settore. In questo senso le azioni per l'applicazione dei programmi in questione saranno programmate in modo da assicurare un effettivo sostegno alle esigenze di riorganizzazione della filiera. È prevista l'attivazione di una serie di iniziative articolate in modo da garantire l'adeguamento del ruolo economico delle realtà pescherecce alle innovazioni gestionali poste dalla normativa comunitaria, in particolare dal regolamento Mediterraneo. La valutazione ex ante dei programmi sarà effettuata dal Ministero il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali assicurando la partecipazione regionale al processo valutativo per la verifica di impatto sulle singole realtà socio-economiche di riferimento. Un'ulteriore priorità del Piano va individuata nella necessità di adeguare il sistema di controllo delle attività di pesca al rispetto dei regolamenti comunitari e delle norme nazionali. L'eliminazione della pesca illegale IUU, non riportata e non regolamentata, costituisce anche per l'Italia, una vera priorità a difesa non solo delle risorse biologiche, ma della stessa continuità dell'attività di pesca per le future generazioni. In tale contesto è previsto un importante rafforzamento delle strategie di coordinamento e di intervento da parte degli organi di sorveglianza. Relativamente alle iniziative di educazione alimentare, alla luce delle mutate esigenze del settore, si provvederà alla realizzazione di iniziative in funzione della crescente importanza assegnata agli aspetti nutrizionali ed ambientali, in particolare al rapporto pesca-ambiente. Il Programma è stato approvato dal Tavolo Azzurro, istituito con D.Lgs n. 154/04 nella seduta dell'11 maggio 2007 ed ha ottenuto parere favorevole della Commissione Consultiva Centrale per la Pesca e per l'Acquacoltura e dalla Conferenza Stato Regioni nella riunione del 12 luglio 2007. La strategia generale del Piano, in concordanza con quanto individuato dalla regolamentazione comunitaria, intende contrastare le tendenze negative che hanno caratterizzato la recente evoluzione della pesca italiana e che possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

- ✓ tendenza al deterioramento degli stock ittici, mitigata da episodici miglioramenti degli indici di abbondanza e densità per talune specie,
- ✓ consistente riduzione della flotta da pesca e dell'occupazione,
- ✓ diminuzione delle quantità sbarcate,
- ✓ consistente aumento dei costi di produzione solo in parte mitigato dal positivo andamento dei prezzi;
- ✓ andamento negativo dei redditi degli operatori.

Attività di ricerca

Tra le attività previste dal programma nazionale della pesca e dell'acquacoltura per l'anno 2007, la ricerca scientifica ha svolto un ruolo di protagonista nella considerazione dell'importanza delle attività di supporto a tutti i programmi di carattere tecnico e commerciale.

Si è inteso provvedere ad un coordinamento centrale al fine di mettere a punto metodologie standard coerenti con i regolamenti comunitari ed extracomunitari e di dati di base a supporto di decisioni a livello nazionale. Il Governo partecipa alle attività di istituzioni internazionali quali RAC, CGPM, ICCAT, FAO, OCSE ed ai programmi sub - regionali in seno ad ADRIAMED e a MEDSUDMED e d infine alla creazione del nuovo EASTMED.

Per quanto concerne l'acquacoltura il programma si svolge sull'acquisizione di nuove conoscenze tecnico - scientifiche per studiare le relazioni tra pesca e acquacoltura per una gestione sostenibile delle risorse acquatiche, così come voluto nella decisione in sede COFI - FAO ed ADRIAMED, nonché per le attività in mare aperto.

La pesca italiana, dovrà, nella considerazione della necessità di individuare iniziative e presentare proposte, adottare, come in passato, strumenti che consentano di elaborare progetti che si fondano su una rigorosa base conoscitiva e su aggiornamenti ed integrazioni, coinvolgendo tutte le unità scientifiche estese sul territorio italiano che si interessano di ricerca scientifica nel settore ittico, in modo da coordinare i lavori e i risultati conseguiti che siano coerenti con le esigenze comunitarie ed extracomunitarie. I progetti di ricerca sono esaminati dalla Commissione per la valutazione dei programmi di ricerca, istituita con il precedente Piano nazionale della pesca.

Piano di comunicazione pesca ed acquacoltura 2007

Nel corso del 2007 è stato adottato, a livello comunitario e nazionale, il Piano di comunicazione pesca ed acquacoltura 2007.

A livello nazionale le attività di comunicazione previste per l'anno 2007 hanno avuto il compito di accompagnare il settore della pesca italiano nel suo percorso di adattamento al contesto che si è delineato negli ultimi anni, caratterizzato da una sempre maggiore influenza della normativa e degli indirizzi comunitari ed internazionali, nonché dello sviluppo delle attività di pesca praticate nel Mediterraneo.

E' importante sottolineare, inoltre, l'influenza dei problemi ambientali, la cui dimensione impone a tutti i soggetti coinvolti, mondo della pesca incluso, una forte assunzione di responsabilità verso la salvaguardia di delicati ecosistemi marini e fluviali. Al di là delle nuove iniziative che sono state assunte la continuità, rispetto alcune linee di programmazione tracciate negli scorsi anni, è stata assicurata attraverso la prosecuzione ed il rafforzamento di quelle azioni che hanno avuto il miglior esito e che sono risultate funzionali alle strategie dell'Amministrazione e del settore nella sua globalità. In ogni caso, la strategia e le azioni di comunicazione previste sono realizzate in maniera autonoma ma coordinata, evitando di rimandare la loro attuazione ad un'unica grande campagna, che presenti come elementi principali messaggi prettamente pubblicitari sui media stampa e televisivi. Le attività di informazione e di comunicazione istituzionale, per l'anno 2007, sono state in linea con gli indirizzi strategici individuati nel Piano nazionale triennale della pesca e dell'Acquacoltura 2007-2009 e sono posti come strumento operativo adeguato agli sviluppi prevedibili nell'immediato futuro per il settore della pesca italiana, europea e mediterranea. Le azioni di comunicazione istituzionale sono state dirette, in primo luogo, al perseguimento di finalità

riguardanti l'informazione e l'educazione dei cittadini e dei consumatori, la valorizzazione dei prodotti ittici nazionali ed il sostegno all'immagine dell'intero comparto ittico italiano, anche in considerazione della problematica determinata dal rapporto pesca/ambiente.

In ambito comunitario è stato dato avvio a specifici Piani promozionali la cui attività sarà seguita dalla Commissione Europea. In ogni caso il Piano promozionale sarà combinato con le azioni promozionali nazionali già in atto in modo che i finanziamenti assumano una maggiore consistenza per il raggiungimento di una migliore efficacia dell'esito delle campagne promozionali. Pertanto, al fine di garantire l'accessibilità alle opportunità offerte dal Reg. 1198/06, alla promozione e alla conoscenza degli interventi realizzati, e a valorizzare il ruolo della Comunità, il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali e le Regioni e le Province autonome, ciascuno per le misure di propria competenza, provvedono ad attivare adeguate azioni di informazione e pubblicità.

Le suddette azioni saranno realizzate in ottemperanza all'articolo 51 del Reg. 1198/06 e al Capo V del Regolamento attuativo del F.E.P..

Gli obiettivi delle azioni di informazione e pubblicità sono i seguenti:

- ✓ far conoscere a tutti i potenziali beneficiari le finalità e le opportunità offerte dal F.E.P. e le modalità per accedervi al fine di ottenere la maggior partecipazione possibile in termine di numero di progetti presentati
- ✓ garantire la trasparenza nell'utilizzo delle risorse pubbliche attraverso la diffusione chiara delle informazioni e l'utilizzo di procedure e strumenti di partecipazione semplici ed efficaci;
- ✓ comunicare efficacemente all'opinione pubblica le finalità politiche e strategiche che l'Unione europea si prefigge di conseguire attraverso il F.E.P.;
- ✓ migliorare l'efficacia e l'efficienza delle attività di comunicazione attraverso un processo di monitoraggio e valutazione dei risultati.

Le modalità di attuazione degli interventi, nonché i criteri utili ai fini della selezione delle iniziative da ammettere ai benefici previsti, saranno contenuti nei bandi, ai sensi dell'art. 51 del Reg. F.E.P. e dell'art. 29 del Regolamento applicativo.

3. POLITICA PER I TRASPORTI E LE RETI TRANSEUROPEE

La politica dei trasporti punta a una mobilità sostenibile in grado di conciliare la competitività europea e il benessere dei cittadini, garantendo una maggiore sicurezza e protezione. Si tratta di una componente fondamentale della strategia di Lisbona che contribuisce alla coesione sociale e territoriale dell'UE.

3.1 Trasporti su strada, su ferrovia e marittimi

Trasporti su strada

In sede comunitaria nel 2007 sono state presentate la "Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che stabilisce regole comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare la professione di trasportatore su strada" e la "Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che stabilisce regole comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada". Durante l'ultimo Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'UE del 6 dicembre scorso non si è raggiunto, sulle due proposte, l'accordo politico auspicato dalla Presidenza portoghese e ci si è limitati ad una semplice comunicazione attestante il progresso dei lavori.

Nel febbraio 2007, in relazione all'annuncio dell'introduzione di divieti di circolazione da parte delle Autorità del Land del Tirolo, su una porzione dell'autostrada per veicoli pesanti trasportanti talune tipologie di merci, il Governo è intervenuto presso la Commissione Europea denunciando l'illegittimità, alla luce del diritto comunitario, di un divieto del tipo di quello prospettato.

La Commissione Europea ha riconosciuto la fondatezza delle posizioni italiane, esprimendo un parere negativo rispetto alle misure di divieto ipotizzate, manifestando, invece, interesse per misure diverse che incidano sui limiti di velocità, sull'estensione del divieto notturno di circolazione e che impediscano la circolazione di veicoli che appartengano a categorie EURO particolarmente inquinanti.

Contributo ai negoziati con Paesi terzi

Nel corso del 2007 sono stati effettuati alcuni interventi nel quadro dei negoziati per l'adesione della Croazia all'Unione Europea volti, in particolare, a sollecitare la previsione nell'apposito trattato di un congruo periodo di esclusione per i vettori croati, a titolo di reciprocità, dalla possibilità di effettuare trasporti nazionali di merci sul territorio degli altri Paesi membri dell'Unione (cabotaggio stradale).

Sono stati messi a punto, nei mesi di novembre e dicembre 2007, alcuni interventi in sede di "Comitato 133" (costituito nell'ambito della D.G. per il Commercio — Direzione F — Affari WTO della Commissione Europea) su una proposta della Turchia, avanzata in sede WTO, per la liberalizzazione totale delle quote di transito dei veicoli impegnati in trasporto internazionale di merci, manifestando la netta contrarietà dell'Italia ad una tale ipotesi (il parere del "Comitato 133" viene portato in sede WTO come posizione della Commissione Europea in materia). L'intervento, in coesione con altri Stati membri, ha avuto esito positivo al fine di modificare l'iniziale posizione di apertura della Commissione Europea.

Veicoli a motore

Nel mese di maggio il Consiglio dei Ministri Competitività dell'UE ha adottato delle conclusioni in materia di competitività dell'industria automobilistica europea definite nel gruppo di Alto livello denominato CARS21 nel quale l'Italia ha rivestito un ruolo particolarmente attivo e propositivo. Tra le misure previste la Commissione dovrà semplificare la propria legislazione sostituendo gran parte delle direttive particolari di omologazione con i corrispondenti regolamenti adottati dal foro mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli in seno alle Nazioni Unite UNECE a Ginevra.

Un particolare capitolo e' stato dedicato alle misure da intraprendere per la riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli la cui trattazione e' stata approfondita dal Consiglio ambiente.

Nell'ambito del gruppo sull'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore e nel Comitato 133 veicoli a motore è stata elaborata la direttiva 2007/46/CE "direttiva quadro" sulla omologazione europea dei veicoli a motore e loro rimorchi: essa prevede l'estensione della omologazione europea ai veicoli diversi dalle autovetture. Tale direttiva introduce anche nuovi requisiti in materia di omologazioni di piccola serie, omologazioni individuali e criteri di qualità cui dovranno rispondere i servizi tecnici che effettuano le prove di omologazione.

Il Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'UE ha adottato il Regolamento (CE) n. 715 del 20 giugno 2007, in materia di emissioni dei veicoli a motore (EURO 5 ed EURO 6). Tale regolamento 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. Nel 2008 la Commissione dovrebbe adottare il relativo regolamento di attuazione.

Il Consiglio Ambiente nel giugno 2007 ha adottato una serie di conclusioni in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli, basandosi sulle conclusioni già adottate dal Consiglio competitività. In sostanza, la Commissione dovrà proporre al Consiglio ed al Parlamento europeo una legislazione mirante a ridurre a 120 g/km le emissioni medie di CO₂ degli autoveicoli, attraverso il ricorso al c.d. approccio integrato e cioè non solo a misure tecnologiche inerenti i veicoli, ma anche una serie di misure concernenti il comportamento alla guida, le infrastrutture l'informazione dei consumatori ecc.

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

- ✓ direttiva 2007/15/CE relativa alle sporgenze esterne dei veicoli a motore;
- ✓ direttiva 2007/34/CE relativa al livello sonoro ammissibile dei veicoli a motore;
- ✓ direttiva 2007/35/CE relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa sui veicoli a motore e loro rimorchi;
- ✓ direttiva 2007/37/CE di adeguamento della direttiva quadro 70/156/CEE sull'omologazione dei veicoli a motore e loro rimorchi.

Per il 2008 si prevede l'adozione da parte del Consiglio Trasporti di 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).

Inoltre si prevede l'adozione da parte del Consiglio e del Parlamento europeo della direttiva in materia di trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili.

Il Consiglio Competitività si occuperà dei seguenti dossier:

- ✓ proposta di regolamento sulla omologazione dei veicoli a motore alimentati ad idrogeno;
- ✓ proposta di regolamento relativo alla protezione dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada; si tratta di una revisione della seconda fase di applicazione che sarà allineata a quanto attualmente in corso di studio a livello internazionale ove un progetto di regolamento tecnico mondiale e' in fase avanzata di definizione.

Inoltre, il Consiglio dovrebbe pronunciarsi, una volta acquisito il parere del Parlamento europeo, sulla 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.

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, ed 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 ed 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.

Nel 2008 la Commissione dovrebbe presentare una proposta di regolamento in materia di emissioni dei motori dei veicoli commerciali pesanti (FASE EURO VI).

Recepimento delle direttive

Nell'anno 2007 sono state trasposte nell'ordinamento nazionale le seguenti direttive comunitarie:

- rettifica direttiva 1999/26/CE recepita con d.m. 12 dicembre 2006 (rettifica la direttiva 1999/26/CE che adegua al progresso tecnico la direttiva 93/94/CEE relativa all'alloggiamento per il montaggio della targa posteriore di immatricolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote). Pubblicata nella G.U. n. 3 del 4.1.2007;
- direttiva 2006/27/CE recepita con dm 10 novembre 2006 — G.U. n. 15 del 19.1.2007 (modifica per adeguarle al progresso tecnico, la direttiva 93/14/CEE concernente la frenatura dei veicoli, a 2 o a 3 ruote, la direttiva 93/34/CEE relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli, a 2 o 3 ruote, la direttiva 95/1/CE relativa alla velocità max per costruzione nonché alla coppia max. e alla potenza max netta dei motori dei veicoli, a 2 o 3 ruote e la direttiva 97/24/CE relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a 2 o a 3 ruote.);
- direttiva 2004/26/CE recepita con d.m. 2 marzo 2006 — G.U. n. 43 (S.O. n. 47) del 21.2.2007 (modifica la direttiva 97/68/CE concernente i provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante, prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali;
- direttiva 2006/26/CE recepita con d.m. 4 dicembre 2006— G.U. n. 50 del 1.3.2007 (modifica, per adeguarle al progresso tecnico, le direttive 74/151/CEE, 77/311/CEE, 78/933/CEE e 89/173/CEE, relative ai trattori agricoli e forestali a ruote);
- direttiva 2006/20/CE recepita con d.m 3 gennaio 2007 — G.U. n. 63 del 16.3.2007 (modifica, per adattarla al progresso tecnico la direttiva 70/221/CEE del Consiglio relativa ai serbatoi di carburante ed ai dispositivi di protezione posteriore antincastro dei veicoli a motore e dei loro rimorchi);
- direttiva 2006/89/CE recepita con d.m 3 gennaio 2007 — G.U. n. 66 del 20.3.2007 (adatta per la sesta volta al progresso tecnico la direttiva 94/55/CE del Consiglio relativa al trasporto di merci pericolose su strada);
- direttiva 2005/55/CE recepita con d.m. 29 gennaio 2007 — S.O.G.U. n. 86 del 13.4.2007 (provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti);
- rettifica della decisione 2004/90/CE della Commissione (pubblicata nella G.U.U.E. n. l 25 del 1.2.2007) recepita con d.m 26 febbraio 2007 — G.U. n. 94 del 23.4.2007 (che modifica il d.m 25 marzo 2004, di recepimento della direttiva 2003/102/CE relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada, vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore, e che modifica la direttiva 70/156/CEE);
- direttiva 2006/72/CE recepita con d.m 15 febbraio 2007 — G.U. n. 96 del 26.4.2007 (modifica, adeguandola al progresso tecnico, la direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote);
- comunicato di errata-corrige relativo al d.m 13 maggio 2002 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (pubblicato nella G.U. n. 125 del 30 maggio 2002), recante: "recepimento della direttiva 2001/56/CE relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che modifica la direttiva 70/156/CEE e abroga la direttiva 78/538/CEE" - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 121 del 26 maggio 2007;
- direttiva 2005/64/CE recepita con d.m 3 maggio 2007 — G.U. n. 165 del 18.7.2007 (sull'omologazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio);
- regolamento Comunità europea n. 706/2007 della Commissione. Avviso pubblicato nella G.U. n. 188 del 14.8.007 (stabilisce conformemente alla direttiva 2006/40/CE disposizioni amministrative per l'omologazione CE dei veicoli e una prova armonizzata per misurare le perdite di alcuni impianti di condizionamento d'aria);
- direttiva 2006/119/CE recepita con d.m. 22 giugno 2007 — G-U- n. 217 del 18.9.2007 (modifica, per adeguarla al progresso tecnico, la direttiva 2001/56/CE relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi);
- direttiva 2006/120/CE recepita con d.m 22 giugno 2007 — G.U. n. 218 del 19.9.2007 (rettifica r modifica la direttiva 2005/30/CE che modifica le direttive 97/24/CE e 2002/24/CE relative all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote per adeguarle al progresso tecnico);
- rettifica della direttiva 2004/104/CE recepita con d.m 27 agosto 2007 — G-U- n. 262 del 10.11.2007 (rettifica la direttiva 2004/104/CE che adegua la direttiva 72/245/CEE relativa alle perturbazioni radioelettriche — compatibilità elettromagnetica e che modifica la direttiva 70/156/CEE);

- rettifica della direttiva 89/173/CEE recepita con d.m. 27 agosto 2007 — G.U. n. 262 del 10.11.2007 (rettifica della direttiva 89/173/CEE relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote);
- direttiva 2006/40/CE recepita con d.m. 25 settembre 2007 — G.U. n. 282 del 4.12.2007 (relativa alle emissioni di condizionamento d'aria dei veicoli a motore e modifica direttiva 70/156/CEE).

Sicurezza stradale

Il Governo ha partecipato ai lavori preparatori della quinta Conferenza dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea sulla sicurezza stradale per l'anno 2008. Si tratta di un argomento prioritario per l'Italia ed i risultati ottenuti sino ad ora con le precedenti edizioni della Conferenza sono molto positivi.

Nel 2007 è stata adottata la direttiva 2007/38/CE relativa al montaggio a posteriori degli specchi retrovisori sui veicoli in circolazione. Si tratta di una direttiva che mira a ridurre gli incidenti dovuti alla scarsa visibilità degli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti ecc, da parte dei conducenti dei mezzi pesanti). Essa prevede, in particolare, che tutti i veicoli per il trasporto di merci, di massa superiore a 3.5 t, immatricolati a partire dall'anno 2000, siano adeguati con specchi con prestazioni superiori che garantiscano ai conducenti un più ampio campo di visibilità.

Sulla proposta di direttiva relativa al trasporto delle merci pericolose su strada, ferrovia e per vie navigabili interne si è giunti ad un accordo con il Parlamento europeo in prima lettura e pertanto se ne prevede l'adozione formale per il primo semestre del 2008.

A livello nazionale, con il Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2007, n. 30 recante modifiche al d.p.r. 25 gennaio 2004, n. 34 e successive modificazioni, che ha istituito il sistema di qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici, si è provveduto a correggere talune disposizioni riguardanti il settore delle barriere di sicurezza stradale, eliminando le irragionevoli limitazioni della concorrenza tra gli operatori, introdotte in precedenza.

Trasporti su ferrovia

Per quanto riguarda l'Agenzia ferroviaria europea, istituita con il Regolamento (CE) n. 881/2004 del 29.4.2004, nel corso del 2007 è stata assicurata la partecipazione dell'Italia ai Network delle costituenti "Autorità per la sicurezza" e degli "Organismi investigativi". E' stata assicurata inoltre la partecipazione ai gruppi di lavoro dell'Agenzia ferroviaria europea 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.

E' stata inoltre definita la 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 per la definizione dei collegamenti, negli aspetti relativi all'accesso alla rete ferroviaria, tra la direttiva sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la proposta di regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto su strada e per ferrovia.

Con riferimento alle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e delle direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale, (proposta di direttiva di modifica della direttiva 2004/49/CE e di unificazione e modifica delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2004/150/CE) la posizione italiana ha evidenziato la priorità che deve rivestire il presidio della sicurezza rispetto alle politiche di liberalizzazione del settore, nonché l'esigenza di garantire l'implementazione dell'interoperabilità dei sistemi ferroviari finalizzata allo sviluppo del trasporto ferroviario.

Il Governo ha inoltre partecipato ai lavori del Comitato della Commissione europea per lo sviluppo delle ferrovie (DERC, Developing European Railways Committee) e dei relativi sottocomitati tecnici che 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 nella predisposizione di puntuali risposte ai diversi questionari sottoposti agli Stati membri.

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.

Nel contesto dei Gruppi di lavoro internazionali per il miglioramento della qualità nel trasporto merci nei corridoi transeuropei, sono proseguite le attività per l'implementazione sui corridoi (A) Genova-Rotterdam, B) Stoccolma- Napoli, D) Valencia-Budapest) del sistema di segnalamento europeo ETCS/ERTMS. Sono stati realizzati studi volti all'individuazione delle linee ferroviarie interessate dai traffici e delle soluzioni tecniche alternative che possono essere utilizzate per l'implementazione del sistema di segnalamento. Sono state quindi effettuate analisi costi-benefici per la presentazione dei progetti alla Commissione europea per l'ottenimento del cofinanziamento della realizzazione del sistema di segnalamento europeo.

In relazione alla COTIF (Convenzione sul trasporto internazionale per ferrovia), che ha l'obiettivo principale di stabilire un sistema uniforme di norme applicabili al trasporto passeggeri, bagagli e merci nel traffico internazionale ferroviario tra gli Stati aderenti, si prevede l'adozione di una decisione del Consiglio per sancire l'adesione dell'Unione europea alla convenzione. Il contenuto della decisione non è stato ancora definito in quanto sono sorti problemi di compatibilità tra la legislazione comunitaria e la COTIF. Al riguardo il Governo ha fornito alla Commissione europea la necessaria collaborazione per risolvere la questione e consentire non solo l'adesione dell'Unione alla COTIF, ma anche la ratifica da parte dell'Italia della convenzione stessa.

Inoltre sono stati seguiti i lavori in seno al Comitato della Commissione europea per l'interoperabilità e la sicurezza per l'approvazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) sia per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che per il sistema convenzionale, nonché per le questioni inerenti l'attuazione delle direttive comunitarie e le questioni in materia di sicurezza sottoposte dall'Agenzia europea (ERA).

Infine si è partecipato ai lavori dell'ERRAC (European Rail Research Advisory Council) ai fini, in particolare, della definizione e sviluppo di un Piano strategico dei progetti di ricerca in campo ferroviario finanziati nell'ambito del relativo Programma quadro comunitario.

A livello nazionale le attività sono state incentrate sul recepimento delle direttive comunitarie 2004/49/CE e 2004/50/CE, relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, tramite l'adozione dei decreti legislativi 10/08/2007, n. 162 e n. 163. In particolare, per il recepimento della direttiva 2004/49/CE, è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, mentre le funzioni di Organismo investigativo sono state attribuite al Ministero dei trasporti nell'ambito di una nuova apposita Direzione generale per le investigazioni ferroviarie. Il decreto legislativo n. 163 provvede ad unificare, aggiornare ed armonizzare, in un unico testo legislativo, le normative nazionali esistenti che stabiliscono le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità ferroviaria sia delle reti convenzionali che delle linee appartenenti al sistema AV.

Trasporti marittimi

Nel corso del 2007 il Governo ha partecipato ai lavori del Gruppo trasporti marittimi per l'esame della nuova direttiva in materia di sinistri marittimi e per la revisione della direttiva 95/21/CE in materia di Port State Control. Ha inoltre partecipato in sede di fase ascendente ai lavori dei seguenti gruppi e comitati:

- ✓ MARSEC (Maritime Security Committee);
- ✓ EMSA (European Maritime Safety Agency);
- ✓ COSS (Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi). Nell'anno 2007 è stata attuata la direttiva 2005/65/CE con decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203, recante miglioramento della sicurezza dei porti. Si riporta, di seguito, un elenco delle circolari emanate nell'anno 2007 per dare attuazione alle direttive comunitarie.

Tabella**Circolari emanate in attuazione delle direttive in materia di sicurezza marittima**

Serie Generale	68	12.07.2007	86/1148/II/II	Decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 -attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti <i>Ro-Ro</i> e di unità veloci da passeggeri adibiti ai servizi di linea, nonché delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.
Serie Generale	69	02.08.2007	86/12736/III/II	Gestione per la sicurezza delle navi e per la prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM)
				Procedure per il rilascio dei certificati DOC e SMC
Serie Generale	70	11.08.2007	86/14441/III/II	luci per cinture di salvataggio (conformità MED)
Non serie di	04	21.03.2007	86/4600/II/II	<i>Ships security</i> - Campagna concentrata anno 2007
Non serie di	05	11.04.2007	86/5834/IV/I	Pori state control " <i>Deficiency Cards</i> "
Non serie di	06	17.04.2007	86/6098/II/II	decreto legislativo 2 febbraio 2001, n° 28 -ttuazione della direttiva 1999/35/CE relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti <i>roll-on/roll-off</i> e di unità veloci da passeggeri adibiti ai servizi di linea, nonché delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.
Non serie di	08	29.06.2007	86/10476/III/II	Luci di emergenza per salvagente anulare modello " <i>POLARIS</i> " prodotte dalla società Nuova Rade S.p.A. (conformità MED)
Non serie di	09	23.07.2007	06/0167859	Relazione di controllo dell'applicazione del regolamento CE n. 725/2004
Non serie di	10	30.07.2007	86/12485	Equipaggiamento da vigile del fuoco indumento protettivo mod. " <i>STARK</i> " e mod. " <i>STARK</i> cod. 4935" — Certificazione Med non valida — D.E 1996/98/CE — società TACCONI S.p.A. (conformità MED)
Non serie di	11	02.08.2007	86/1 2737	<i>Maritime Security</i>
Non serie di	12	03.08.2007	86/12862	Vigilanza navi passeggeri che toccano porti italiani
Non serie di	16	25.10.2007	86/16746	Diffusione del programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite internazionali
Non serie di	18	31.10.2007	86/17093	<i>Ships security</i> - Campagna concentrata anno 2007
Non serie di	19	27.11.2007	86/18482	Esenzioni dall'obbligo apparato AIS (direttiva 2002/69/CE)
MOU	16	02.08.2007	86/12738/III/I	pubblicazione del 29° emendamento al testo <i>Paris Mou</i> ed aggiornamento a seguito del 40° comitato <i>Paris .Mou</i>
Security	17	12.01.2007	86/608/III/II	<i>Maritime Security</i> - Informazioni di sicurezza che la nave è tenuta a presentare prima dell'ingresso in porto.
Security	18	27.02.2007	06/0120528	<i>Maritime Port Facility Security</i>
Security	19	24.07.2007	86/12155/III/II	<i>ship security alert System</i> — Approvazioni, installazioni e verifica
Security	20	06.12.2007	86/1 8980	decreto legislativo 6 novembre 2007 n. 203 - attuazione della direttiva 2005/65/CE recante miglioramento della sicurezza dei porti. Istruzioni per l'applicazione.

3.2 Reti Transeuropee

Per quanto riguarda le reti trans europee, in data 19 novembre 2007 la Commissione Europea ha presentato alla Commissione bilancio e alla Commissione Trasporti del Parlamento europeo la bozza di Decisione relativa al programma multiennale 2007-2013 e la bozza di Decisione relativa al Programma annuale 2007. Al programma multiennale sono stati destinati 6.811 milioni di euro, pari all'85% del budget complessivo TEN-Ta disposizione, di cui 5.111 milioni di euro per i 30 Progetti Prioritari di cui all'Allegato III della Decisione n. 884/2004, e 250 milioni sono stati destinati all'ERTMS, il sistema di sistema europeo di controllo e gestione del traffico ferroviario. Il rimanente 25% del budget TEN-t è destinato a finanziare i progetti presentati dagli Stati membri a valere sulla programmazione annuale.

Per quanto riguarda le assegnazioni ai singoli Stati membri, l'Italia risulta essere il primo Paese destinatario di contributi TEN-T. In particolare, per quanto riguarda i 30 progetti prioritari, la Commissione Europea ha proposto di attribuire all'Italia un contributo di 960 milioni di euro, pari al 18,8% del budget disponibile per i 27 paesi. Per le sezioni transfrontaliere relative alla Torino-Lione, al tunnel di base del Brennero nonché alla Trieste-Divača, sono state previste assegnazioni per un importo pari a 872,20 milioni di euro.

La Commissione Europea ha ritenuto infatti di incentivare, nella misura massima consentita dal regolamento finanziario, i progetti di effettiva valenza europea, riconoscendo ai progetti transfrontalieri della Torino-Lione e del Brennero un ruolo di assoluto rilievo nel completamento della rete europea di trasporto ferroviario. La percentuale di finanziamento di tali opere è stata portata al 27 per cento del costo complessivo, rispetto ad una media del 25 per cento per i contributi attribuiti ad altre tratte transfrontaliere.

Per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6, la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo-slovena Trieste-Divača è stata accolta nella misura del 100 per cento, con un'assegnazione di 22 milioni di euro.

Per quanto concerne l'ERTMS, è stata attribuita all'Italia una quota pari a 40 milioni di euro (7 M€ per impianti a bordo di competenza di Trenitalia e 33 M€ per impianti sulla rete infrastrutturale di competenza di RFI) ai si aggiungono quota parte dei complessivi 27 milioni assegnati a più paesi per progetti "orizzontali" (si tratta di 21,04 attribuiti a Italia, Spagna, Francia e Slovenia sul corridoio ERTMS "D" tra Valencia, Lione, Torino e Ljubjana e 7 milioni da ripartire tra tutti i paesi europei).

Con riferimento al programma annuale 2007, la Commissione Europea ha proposto di co-finanziare 4 progetti italiani nel settore della intermodalità dei sistemi di trasporto per un totale di 8,2 milioni di euro.

Per quanto riguarda in particolare i progetti afferenti le reti TEN-T, è stata operata la scelta politica di privilegiare la modalità ferroviaria, sulla scorta dei principi generali contenuti nella Decisione n. 884/2004/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che

modifica la Decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Tenuto conto dei progetti prioritari TEN-T che interessano il nostro territorio, il Governo nel primo semestre del 2007 ha coordinato la redazione delle proposte progettuali da trasmettere alla Commissione europea in esito al bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale europea il 25 maggio 2007, relativamente al Programma Multiennale MAP 2007-2013. Sotto il profilo infrastrutturale, i Progetti prioritari presi in esame sono i seguenti:

- ✓ Progetto Prioritario N. 1 "Berlino-Palermo";
- ✓ Progetto Prioritario N. 6 "Lione-Torino"
- ✓ Progetto Prioritario N. 24 "Terzo Valico Genova-Rotterdam".

A questi si aggiungono il progetto "tecnologico" GALILEO (PP15), le Autostrade del Mare (PP 21) e il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti "ITS" (Intelligent Traffic System) che, a vario titolo, investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario.

Con la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Finanziaria per l'anno 2008) ed in particolare con il comma 224 dell'articolo 2, è stata introdotta una disposizione che consente di attingere quota parte del canone di utilizzo della infrastruttura ferroviaria per coprire, nei prossimi anni, parte dei costi d'investimento delle tratte ferroviarie del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Tale disposizione è di assoluto rilievo per accedere al cofinanziamento delle risorse assegnate dalla Commissione Europea per la implementazione delle sezioni ferroviarie della rete TEN-T.

FONDI EUROPEI TEN-T 2007-2013
Programma Pluriennale - Sezioni transfrontaliere

Progetto Prioritario	A - sezioni transfrontaliere	Tipo Azione	RICHIESTE 18 luglio				PROPOSTE UE 19 novembre			
			Totale richiesto	Fondi europei richiesti	Quota italiana	Quota altro paese	Totale ottenuto	Fondi europei ottenuti	Quota italiana	Quota altro paese
PP1	Tunnel di Base del Brennero	Studi (IT-AU)	851,9	183,4	96,7	96,7	788,0	183,35	96,68	96,68
		Lavori (IT-AU)		658,5	329,3	329,3		592,65	296,33	296,33
PP6	Torino-Lione: sezione comune	Studi (IT-FR)	725,0	189,0	126,2	62,8	671,8	189,00	126,20	62,80
		Lavori (IT-FR)		536,0	367,5	168,5		482,80	331,60	151,80
PP8	Collegamento italo-sloveno: Trieste-Divaca	Studi (IT)	94,9	22,0	22,0	-	50,7	22,00	22,00	-
		Studi (SL)		31,2	-	31,2		28,70	-	28,70
		Lavori (SL)		41,7	-	41,7		0,00	-	0,00
PP24	Terzo Valico del Giovi	Lavori	160,0	160,0	160,0	-	0,0	0,00	0,00	-
TOTALE A - Sezione Transfrontaliere				1.831,7	1.161,68			1.508,5	872,20	

ITALIA ⇒ 79,2 % dei fondi richiesti

Nota Bene: Gli importi sono in milioni di euro

* Progetti Prioritari con riferimento alla decisione 2004/284/CE:

PP1= Progetto Prioritario n°1 "Asse ferroviario Berlino-Veneta-Milano-Bologna-Napoli-Helsinki-Palermo"

PP6= Progetto Prioritario n°6 "Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca-Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Confine Ucraina"

PP24= Progetto Prioritario n°24 "Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa"