

3) - Armonizzazione fiscale nel settore dei trasporti di merci su strada.

Non esiste ancora alcuna normativa CEE in materia di tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto delle merci. Peraltro, esistono numerosi accordi bilaterali fra Stati membri (stipulati in tempi in cui il traffico merci su strada era ancora ben lungi dall'assumere le dimensioni odierne), in virtù dei quali ciascuno dei due partners esonera i veicoli immatricolati presso l'altro dall'applicazione della propria tassa di circolazione.

Pertanto, il traffico intra-comunitario di merci su strada è attualmente svolto sulla base di un regime (non comunitario), detto della "nazionalità della tassazione", secondo il quale il trasportatore può operare sul territorio della quasi totalità degli Stati membri diversi da quello di appartenenza, in esenzione dalle rispettive tasse di circolazione ed essendo però tenuto a pagare i pedaggi autostradali eventualmente percepiti in detti Stati oltrechè, beninteso, a sostenere l'onere dell'accisa gravante sul carburante ivi acquistato.

Tale sistema, che costituisce un'eccezione rispetto a quanto praticato negli altri modi di trasporto (navigazione interna, navigazione marittima ed aviazione civile), nell'ambito dei quali ogni Stato pone a carico di ciascun vettore operante sul proprio territorio, indipendentemente dalla sua nazionalità, l'intero onere dei costi di infrastrutture ad esso imputabili, dà luogo ad una marcata distorsione delle condizioni di concorrenza.

Inoltre, il suddetto sistema penalizza gli Stati membri il cui traffico internazionale di merci su strada registra una partecipazione dei vettori esteri

superiore a quella dei vettori nazionali, e ciò tanto più quando detti Stati gravano il carburante di un'accisa non adeguata.

Fra gli Stati membri così penalizzati rientra anche l'Italia. Infatti, la quota di partecipazione dei vettori italiani al trasporto delle merci su strada fra il nostro Paese e gli altri Paesi CEE si è ormai ridotta a circa il 27% del traffico complessivo; inoltre, il nostro prezzo del gasolio per autotrazione è sensibilmente inferiore a quello della grande maggioranza degli altri Stati membri.

Nel decidere la liberalizzazione dei trasporti intra-comunitari di merci su strada con decorrenza dal 1.1.1993, il Consiglio ha riconosciuto la necessità di adottare un provvedimento atto ad eliminare gli inconvenienti di cui sopra.

La Commissione ha pertanto presentato, in febbraio 1988, una proposta di direttiva relativa all'imputazione di costi di infrastrutture di trasporto agli automezzi pesanti;

Tale proposta prevedeva l'adozione, in tempo utile perchè gli Stati membri potessero ad essa conformarsi entro il 1.1.1990, di una direttiva comportante:

- a) l'obbligo degli Stati membri di provvedere entro il 31.12.1990, se del caso, alla ristrutturazione delle rispettive tasse di circolazione o di possesso dei veicoli, assumendo come unica base d'imposizione il peso massimo autorizzato dei veicoli stessi, da suddividersi in differenti categorie a seconda del numero e della disposizione degli assi;
- b) il divieto per gli Stati membri di attuare, durante il periodo transitorio, qualsiasi misura suscettibile di aggravare le distorsioni di concorrenza attualmente esistenti;

- c) una disposizione avente l'effetto di stabilire irrevocabilmente l'entrata in vigore, a partire dal 1.1.1993, di una regolamentazione definitiva basata su un nuovo principio, secondo il quale i costi di infrastruttura verrebbero posti a carico degli autotrasportatori in funzione dei percorsi da essi realmente effettuati in ciascuno degli Stati membri. (Più precisamente, l'applicazione di tale principio dovrebbe concretizzarsi nella percezione, per ogni veicolo utilizzato anche al di fuori del Paese di immatricolazione, di un prelievo complementare equivalente alla differenza fra il costo globale di infrastruttura ad esso imputabile in relazione al chilometraggio effettuato in un certo periodo di tempo in ciascuno degli Stati membri in cui abbia circolato e la parte di tale costo globale pagata sotto forma di tassa di circolazione, di pedaggi e di accise sul carburante).
- d) l'obbligo per la Commissione di presentare, entro il 1.7.1988, onde permettere al Consiglio di decidere in merito entro il 31.12.1990, una proposta integrativa circa il metodo da seguire per rendere effettivamente operante il predetto nuovo principio.

Il negoziato relativo alla proposta di direttiva di cui sopra, la quale ha incontrato una forte opposizione da parte di taluni Stati membri i cui vettori operano prevalentemente all'estero (in particolare Belgio, Lussemburgo ed Olanda) trovasi ormai da tempo in una situazione di stallo.

In realtà, la Commissione si è completamente discostata dai suoi precedenti orientamenti e, sembra ora mirare all'adozione di una "soluzione transitoria semplificata" comportante una semplice armonizzazione delle tasse di circolazione dei singoli Stati membri.

Ciò ha dato luogo, fra l'altro, ad una dura reazione della Repubblica Federale di Germania la quale, essendo molto interessata ad una corretta soluzione del problema dell'imputazione dei costi di infrastruttura, perchè attraversata da un ingente traffico di transito e perchè non applica pedaggi autostradali, aveva istituito, con decorrenza dal 1.5.1990, una tassa stradale a carico di tutti i veicoli pesanti circolanti sulle sue autostrade e strade statali (comunicando alla Commissione che sarebbe stata soppressa in concomitanza con l'entrata in vigore di una normativa comunitaria basata sul principio della "territorialità della tassazione"). E' da dire che tale tassa è stata sospesa.

Nel corso del Consiglio (Trasporti) di ottobre è stato esaminato un rapporto del Gruppo di lavoro ad alto livello che il Consiglio aveva costituito in occasione della sua sessione del 18/19 giugno 1990 con l'incarico di approfondire i differenti aspetti del problema dell'armonizzazione fiscale nel settore dei trasporti di merci su strada.

Dal dibattito è emersa l'esistenza di due orientamenti contrastanti.

Più precisamente, talune delegazioni si sono espresse a favore della tesi secondo la quale il predetto problema andrebbe risolto mediante un'azione coordinata comportante l'adozione di misure aventi ad

oggetto i tre elementi che contribuiscono alla copertura dei costi di infrastruttura stradale e cioè: le accise sul carburante, le tasse di circolazione e di possesso degli autoveicoli ed i pedaggi autostradali.

Tale tesi è stata sostenuta in particolare dalla delegazione tedesca, la quale ha precisato di ritenere necessaria la copertura integrale dei costi di infrastruttura comprensivi anche dei "costi esterni" legati alla protezione dell'ambiente, ed ha inoltre ribadito l'esigenza di applicare il principio della "territorialità della tassazione", come suggerito dalla Commissione con la proposta di direttiva sulla materia in questione da essa presentata il 19.1.1988.

Per contro, altre delegazioni hanno ritenuto opportuno limitarsi in un primo tempo alla sola armonizzazione delle accise sul carburante, della quale si sta occupando il Consiglio "ECOFIN" in sede di esame di una proposta di direttiva sul ravvicinamento dei tassi delle accise sugli oli minerali che la Commissione ha presentata il 21 dicembre 1989.

Il Consiglio, nella sessione (trasporti) del 17 - 18 dicembre 1990, ha di nuovo incaricato il Gruppo di lavoro ad alto livello di procedere all'esame di una nuova proposta di direttiva illustrata dal Commissario Van Miert. Tale proposta si ispirerebbe al principio della "nazionalità della tassazione".

Con ciò, la nuova proposta, il cui testo definitivo non è stato ancora distribuito, ha perso in pratica l'obiettivo della "territorialità della tassazione".

Il "Gruppo di lavoro ad alto livello" dovrà pertanto esaminare la nuova proposta per tempo in modo da consentire al Consiglio di assumere una decisione entro il 30.6.1991, così come previsto dal Consiglio Europeo di Roma del 14 - 15 dicembre 1990.

4) - Pesi e dimensioni autoveicoli industriali

L'8 dicembre 1989 la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta di direttiva che modifica la direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi alle dimensioni e a certe caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali, allo scopo di fissare talune dimensioni massime autorizzate degli autotreni.

Su tale proposta, nel corso del Consiglio (Trasporti), del 17 e 18 dicembre 1990, è stato raggiunto un accordo in base al quale si è stabilito:

- la lunghezza massima autorizzata dell'autotreno a 18,35m;
- la lunghezza massima di carico a 15,65 m;
- la lunghezza massima di carico compresa la distanza tra motrice e rimorchio a 16 m;
- lasciando 2,35 m per la cabina di guida e 0,35 cm per il dispositivo di aggancio.

La nuova direttiva, che dovrà essere applicata entro il 30.9.91, prevede altresì una norma transitoria secondo la quale gli autotreni, il cui veicolo a motore sia stato immesso in circolazione anteriormente al 31.12.91 e che non rispettino le nuove norme concernenti le lunghezze massime di carico, potranno essere utilizzati fino al 31.12.1998 a condizione, però, che la lunghezza massima non sia superiore a m. 18.

5) - Trasporti combinati

Nel gennaio 1990 la Commissione ha presentato al Consiglio una Comunicazione riguardo ad una politica comunitaria delle ferrovie (doc. COM (89) 564 def)..

Tale Comunicazione conteneva un pacchetto di 4 proposte finalizzate all'attuazione di una politica comune nel comparto ferroviario, tra cui la proposta di direttiva che modifica la direttiva n. 75/130/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri.

Il Consiglio, nella sessione (Trasporti) del 17 dicembre 1990, ha raggiunto, a maggioranza qualificata, un accordo sull'adozione di tale direttiva recante modifica alla direttiva n° 75/130/CEE, che verrà approvata formalmente in una prossima sessione del Consiglio:

- essa prevede l'aumento da Km 50 a Km 150 del raggio delle zone circostanti dei porti fluviali, da e per le quali possono essere liberamente effettuati i trasporti combinati strada/via navigabile interna;
- la completa liberalizzazione, nei confronti dei vettori stabiliti in un qualsiasi Stato membro, dei trasporti stradali terminali, dei trasporti combinati "non accompagnati", e cioè quelli comportanti l'inoltro parziale su carro ferroviario o su battello di sole unità di trasporto stradale prive di propri mezzi di propulsione (rimorchi, semirimorchi, sovrastrutture amovibili di veicoli stradali, contenitori);

- l'esenzione dei Trasporti stradali terminali e dei Trasporti combinati dall'applicazione della regolamentazione tariffaria obbligatoria eventualmente applicabile ai trasporti nazionali di merci su strada nello stato membro nei quali essi vengono effettuati;
- un sostanziale aumento della misura dei rimborsi della tassa di circolazione gravante sui veicoli stradali (autocarri, trattori, rimorchi o semirimorchi) utilizzati per il trasporto combinato strada/ferrovia, ora corrisposti al vettore interessato dallo Stato membro di immatricolazione di detti veicoli in funzione dei percorsi da questi effettuati annualmente su carro ferroviario;
- la corresponsione dei rimborsi di cui sopra anche in relazione all'utilizzo dei veicoli stradali per il trasporto combinato strada/via navigabile interna.

Il Consiglio ha preso atto dell'intenzione della Commissione di accelerare gli studi da essa intrapresi in vista dell'eventualità di inserire nel campo di applicazione della direttiva n. 75/130/CEE anche i trasporti combinati di merci inoltrati parzialmente per via marittima.

6) - Sviluppo di una rete europea di treni ad alta velocità

Nella sessione (Trasporti) del 17 dicembre 1990 il Consiglio ha approvato una Risoluzione sullo sviluppo di una rete europea di treni ad alta velocità.

Con essa il Consiglio:

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- ha espresso la sua soddisfazione per il rapporto presentatogli dalla Commissione ed elaborato dal Gruppo di Lavoro ad alto livello costituito a seguito della Risoluzione adottata nel Consiglio (Trasporti del 4 - 5 dicembre 1989);
- ha preso atto dell'interesse della Commissione per l'elaborazione di uno schema di direttiva che precisi le azioni prioritarie da intraprendere per la realizzazione di una rete europea di treni ad alta velocità;
- ha constatato i progressi compiuti nella formulazione delle condizioni tecniche tali da assicurare la compatibilità delle infrastrutture, delle attrezzature e del materiale al fine di permettere la circolazione internazionale dei treni;
- ha invitato la Commissione ad approfondire ulteriormente, con la collaborazione dei rappresentanti dei Governi degli Stati membri, delle Aziende e delle industrie ferroviarie: gli studi riguardanti l'impatto socio-economico della rete sul mercato integrato dei trasporti e sullo sviluppo della comunità; l'impatto della rete sull'ambiente ed il suo raffronto con gli altri modi di trasporto; gli aspetti di finanziamento e commerciali dei collegamenti-chiave individuati ed altri punti particolari della rete;
- ha invitato la Commissione a proseguire lo studio sui collegamenti-chiave e ad esaminare gli effetti sulla rete derivanti dall'evoluzione delle relazioni della comunità con i Paesi dell'EFTA nonché con quelli dell'Europa centrale e orientale;

- ha preso atto dell'intenzione della Commissione di elaborare un progetto di direttiva relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative concernenti la circolazione dei treni ed ha sottolineato la necessità di attuare al più presto possibile delle iniziative comuni volte ad armonizzare i sistemi di controllo e comando del traffico;
- ha espresso la sua soddisfazione per i risultati dell'attività del summenzionato Gruppo di Lavoro, invitando la Commissione a consultarlo ulteriormente sull'insieme delle materie di cui sopra.

In sostanza i vari collegamenti di treni ad alta velocità rilevati dai piani nazionali di ciascun Stato Membro, sono stati rappresentati in uno schema direttivo preparato per l'orizzonte 2010. Esso comprende 9.000 Km di nuove linee a 250 Km/h, 12.000 Km di linee adeguate a 200 Km/h (e 1.800 Km da studiare per le trasversali alpine ferroviarie). A tale gruppo dovrebbero partecipare, oltre alla Commissione, l'Italia, la Francia, la Germania, la Svizzera e l'Olanda.

7) - Infrastrutture di trasporto

E' stata discussa ed approvata, in occasione del Consiglio (Trasporti) del 30 ottobre 1990, la proposta di regolamento concernente l'attuazione di un programma di azione nel settore delle infrastrutture in

vista della realizzazione di un mercato integrato dei trasporti ed intesa a permettere alla Comunità di concorrere al finanziamento di un certo numero di progetti prioritari di infrastrutture di trasporto mediante un apposito stanziamento iscritto nel bilancio di ciascuno degli esercizi 1990 -1991 e 1992.

E' stata altresì accolta la richiesta della nostra delegazione di includere nell'elenco dei progetti, eleggibili per la concessione del sostegno finanziario, anche quello relativo alla realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità sul percorso Modane - Torino - Milano - Venezia - Tarvisio - Trieste.

TRASPORTI AEREI

- 1) Regolamento del Consiglio che stabilisce norme comuni relative all'indennizzo per negato imbarco nel settore dei trasporti aerei di linea.

Detto regolamento, adottato dal Consiglio (Trasporti), il 17 - 18 dicembre 1990 si prefigge di disciplinare i comportamenti delle compagnie aeree nei casi di eccesso di prenotazione di posti sui servizi aerei di linea, introducendo in tali comportamenti elementi di uniformità, trasparenza ed obbligatorietà.

Scopo precipuo del regolamento - che potrebbe farsi rientrare "latu sensu" nel capitolo dell'armonizzazione comunitaria - è quello di tutelare l'utenza. In sostanza essa mira da un lato, a stabilire parametri per il calcolo dell'indennizzo da corrispondere da

parte dei vettori ai passeggeri ai quali viene negato l'imbarco per eccesso di prenotazioni e, dall'altro, a fissare i criteri per assegnare, in conseguenza, una priorità di accesso a bordo.

In particolare, in forza di tale regolamento, i vettori aerei dovranno corrispondere immediatamente ai passeggeri, ai quali negheranno l'imbarco su voli regolari sovrapprenotati, in aggiunta al rimborso di certe spese su di essi gravanti per tale fatto (pernotamento in albergo, ecc.), un indennizzo forfettario di 150 o di 300 Ecus a seconda che la distanza da percorrere fra la località di partenza e quella di destinazione finale figurante sul biglietto sia compresa entro Km. 3500 oppure ecceda tale limite.

Nei casi in cui il passeggero verrà reistradato, fino alla destinazione finale, mediante un volo alternativo comportante un ritardo non superiore a due ore per i collegamenti fino a Km. 3500 ed a 4 ore per quelli su distanze superiori, il predetto indennizzo potrà essere ridotto nella misura del 50%.

La corresponsione dell'indennizzo non pregiudicherà l'eventuale ricorso alle giurisdizioni competenti per risarcimenti supplementari.

2) - Regolamento del Consiglio relativo all'esercizio di servizi aerei per il trasporto di merci.

Tale regolamento adottato dal Consiglio (Trasporti) del 17 -18 dicembre 1990 riguarda tutti i servizi aerei per "l'esclusivo" trasporto di merci ed è inteso a liberalizzare le norme relative all'accesso al mercato e alla tariffazione. Ciò per consentire ai vettori aerei di usufruire delle stesse possibilità commerciali che hanno i loro concorrenti.

Per competere su un piano di parità è stato necessario abolire le limitazioni esistenti all'accesso al mercato e al rilascio delle licenze che gravano sui servizi aerei di trasporto merci.

In particolare è prevista la libera determinazione delle tariffe da parte delle compagnie aeree comunitarie in funzione delle condizioni di mercato ed il solo obbligo di renderle disponibili al pubblico su richiesta.

PROGRAMMA DI ATTIVITA' NELL'AMBITO DELLA PRESIDENZA LUSSEMBURGHESE

In conclusione è d'uopo segnalare che le azioni della politica dei trasporti del nostro Paese in ambito CEE prendono le mosse dalle determinazioni del Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) con il quale il nostro Paese sta cercando da anni di dotarsi di uno strumento di pianificazione e programmazione del settore.

Oggi tale esigenza è rafforzata dall'emergere di tre diverse istanze legate all'aumentata mobilità delle persone e delle merci, alla questione energetica e infine ai problemi ambientali che pongono vincoli alla stessa esigenza di mobilità.

Infatti non basta che a fronte della domanda di trasporto in aumento si determini una offerta quantitativamente proporzionata: occorre anche una risposta congrua sia alle esigenze di risparmio di energia (il consumo del settore trasporti incide sui consumi energetici nella misura di oltre un quarto) e sia alle esigenze di difesa dell'ambiente.

Non si tratta più di una istanza quantitativa ma quali-quantitativa. Il P.G.T. ha colto tale punto essenziale di svolta nello sviluppo del comparto trasportistico nel nostro Paese ed ha tradotto la consapevolezza culturale in direttive strategiche.

Basilare è al riguardo l'obiettivo del riequilibrio del trasporto interno, oggi dominato in maniera abnorme dal trasporto su gomma.

Pertanto occorrerà trasferire sul treno o, dove è possibile, su nave quote ingenti di traffico dal tutto-strada con ciò allineando il nostro Paese ai suoi partners europei.

E' da dire che anche il recente aggiornamento del P.G.T. ha confermato tale impostazione.

Altre linee guida della nostra posizione in ambito CEE sono contenute nel D.D.L. di accompagnamento della legge finanziaria '90 in materia di trasporti che prevede investimenti per 8.900 miliardi per l'attuazione del piano triennale F.S.. Solo così potrà invertirsi la tendenza monomodale del nostro Paese.

Allinerarsi quindi con lo sviluppo della ferrovia a livello europeo significa, per il nostro Paese, supportare un sistema di trasporto finora debole ma che una volta potenziato può metterci in sintonia con le istanze europee.

Favorire l'introduzione dell'Alta Velocità nella rete ferroviaria italiana vuol dire così collegarsi effettivamente con la rete europea ma più ancora vuol dire introdurre nel nostro sistema ferroviario un fattore potente di innovazione progettuale, tecnologica e gestionale.

In tale quadro anche la Riforma dell'Ente F.S. è in sintonia con le istanze europee.

La politica del nostro Paese nel campo ferroviario ha per scopo il ravvicinamento della ferrovia ai livelli europei in termini di produttività, efficienza e qualità del servizio.

Da ciò discendono principalmente autonomia e responsabilità di impresa e un contratto di programma tra ferrovia e Stato in cui siano riconosciuti reciprocamente i diritti, i doveri e gli obblighi di servizio ed i relativi rimborsi.

L'approssimarsi della scadenza del 1° gennaio '93 e la dimensione dei problemi del trasporto richiedono uno straordinario impegno da parte di tutte le istanze preposte alla realizzazione della politica europea dei trasporti.

La Presidenza italiana affida a quella lussemburghese due temi che al momento rivestono particolare importanza:

- la questione del transito attraverso Paesi terzi (l'Austria in particolare);
- la questione dello sviluppo di una rete europea di traffico combinato.

Sotto il primo profilo è necessario ed urgente definire i criteri in base ai quali i Paesi membri che utilizzano la via austriaca per il loro traffico di merci stabiliscano come ripartire i vincoli che l'Austria intende imporre a tale traffico in maniera che i pesi siano distribuiti in modo equo e non discriminatorio. Il Commissario della CEE Sig. Van Miert ha proposto una "comunitarizzazione" del contingente ed un nuovo criterio di ripartizione.

Sembrerebbe però utile che si incominciasse l'esame della proposta dal momento che vi siamo tenuti in base al reg. 1841/88 e che è una preconditione per il completamento del mercato unico, a meno che non si vogliano stabilire delle regole comuni per il traffico intercomunitario quando vi è continuità territoriale e il mantenimento di regole bilaterali quando lo stesso traffico passa per l'Austria.

Il secondo aspetto riguarda il modo di trasferire una parte del traffico merci dalla strada alla rotaia adottando tutti quei provvedimenti, sia infrastrutturali che economici, che consentano di ottenere lo scopo nel rispetto di una fondamentale, ma non illimitata e priva di regole, libertà di scelta del mezzo di trasporto da parte del singolo cliente. Su questo punto la delegazione italiana aveva avanzato proposte che non hanno ancora fatto oggetto di esame nelle sedi comunitarie, che pertanto si confida possano essere sollecitate da parte della Presidenza lussemburghese.

In ultimo sarebbe necessario porre l'attenzione sugli sviluppi che avrà la nuova proposta di direttiva, riguardante l'armonizzazione fiscale nel settore dei trasporti di merci su strada di cui la Commissione ha preannunciato la presentazione al Consiglio durante la sessione (Trasporti) del 17 dicembre 1990.

Occorrerà, però al di là dell'obiettivo di fondo dell'abolizione delle frontiere fiscali entro il 1992, perseguito dalla Commissione, sciogliere i dubbi che ancora esistono su tale argomento circa il

principio da adottare e cioè se convenga il principio della "nazionalità" della tassazione (cfr. punto II.3) con ciò istituzionalizzando per i trasporti stradali una eccezione rispetto a quanto praticato negli altri modi di trasporto (navigazione interna, navigazione marittima ed aviazione civile), favorendo una marcata distorsione delle condizioni di concorrenza, oppure il principio della territorialità della tassazione secondo il quale i costi di infrastruttura verrebbero posti a carico degli autotrasportatori in funzione dei percorsi da essi realmente effettuati in ciascuno degli Stati membri.

Comunque è da dire che molto dipenderà dalle conseguenti decisioni che verranno prese in sede di Consiglio (Economia e Finanze) sull'armonizzazione delle accise sul carburante.

TRASPORTI MARITTIMI (MARINA MERCANTILE)

L'azione della Presidenza italiana nel secondo semestre del 1990 si è sviluppata lungo le seguenti direttrici:

- A) Massimo sostegno all'iniziativa della Commissione della CEE diretta alla realizzazione della c.d. seconda fase della politica marittima comunitaria.

Le misure previste sono finalizzate a migliorare le condizioni operative delle flotte dei Paesi membri e a frenare la tendenza della "fuga" delle navi battenti bandiera dei Paesi membri verso i registri di libera immatricolazione:

I progetti di regolamento intesi a istituire un registro comunitario (EUROS), a disciplinare le modalità per l'esercizio della libera prestazione dei servizi (liberalizzazione del cabotaggio marittimo) e a definire i beneficiari delle c.d. misure positive (definizione di armatori comunitari), sono attualmente oggetto di riesame da parte della stessa Commissione che intende tener conto dei suggerimenti del Consiglio e dell'avviso del Parlamento Europeo.

I lavori svolti hanno consentito di mettere a fuoco le tematiche riguardanti gli effetti distortivi connessi alla diversa incidenza degli effetti fiscali (praticamente nulli per le navi iscritte nei registri di libera immatricolazione) nonchè - con riferimento alla liberalizzazione del cabotaggio - la opportunità di procedere con gradualità e di rinviare nel tempo in attesa di ulteriori approfondimenti, ogni decisione riguardante la liberalizzazione dei collegamenti marittimi con le isole e fra le isole.

- B) Pieno appoggio alla iniziativa della Commissione della CEE intesa a favorire l'affermazione delle regole di libera e leale concorrenza con azioni concordate a livello comunitario ed intraprese sia a livello bilaterale che multilaterale.

La Presidenza si è impegnata a ricercare posizione comune nelle trattative riguardanti sia l'estensione delle regole del GATT ai servizi sia la ripresa dei lavori della Conferenza di revisione del Codice UNCTAD delle "conferènces maritimes".

In tema di Uruguay Round è stata sostenuta la necessità di escludere le tematiche attinenti alla liberalizzazione del cabotaggio e di procedere con la massima cautela in conseguenza della peculiarità delle attività direttamente o indirettamente connesse al trasporto marittimo.

Occorre, in ogni caso, evitare che l'armamento comunitario, che già conosce un altissimo grado di liberalizzazione, possa subire gli effetti di accordi che possano risultare pregiudizievoli o compromettere le linee fondamentali della politica marittima comunitaria.

Nei lavori preparatori per la ripresa della Conferenza di revisione del Codice di Condotta, l'azione della Presidenza è stata ispirata all'obiettivo di evitare spaccature in seno ai paesi del Gruppo B, cercando di far prevalere l'indirizzo comunitario che attribuisce una importanza fondamentale al sistema conferenziale.

Purtroppo finora non è stato possibile pervenire a posizioni unitarie nè in seno alla Comunità nè in seno al Gruppo B.

C) Realizzazione del mercato interno.

Lo sforzo principale è stato dedicato a creare le premesse per l'armonizzazione delle normative nazionali che regolano l'attività armatoriale.

La libera prestazione dei servizi in materia di cabotaggio marittimo deve essere collegata all'introduzione delle più importanti misure dirette ad allineare i costi di gestione.

La Presidenza italiana si è impegnata a mediare le diverse posizioni per poter avere un sufficiente consenso sulle seguenti linee che dovrebbero guidare il prosieguo dei lavori (per una analisi più approfondita dei vari punti si rinvia all'allegato A):

- articolare in più fasi il processo di liberalizzazione rinviando ad un secondo tempo la relativa decisione sui servizi marittimi con le isole e fra le isole;
- favorire l'adozione delle più importanti "misure positive" dirette ad armonizzare le normative nazionali e ad allineare i costi di gestione, fissando contemporaneamente una data limite per l'attivazione del processo di liberalizzazione;
- stabilire requisiti da tutti accettabili per l'individuazione delle navi ammesse all'esercizio del cabotaggio, tenendo in debito conto anche le esigenze della sicurezza e della salvaguardia di adeguati livelli occupazionali dei marittimi comunitari.

L'accordo del Consiglio dei Trasporti su tali punti potrebbe essere considerato un risultato di grande prestigio poichè consentirebbe di superare l'attuale "impasse" su un argomento di particolare rilievo per il completamento del mercato comune.

Altro importante risultato è stato conseguito con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri dei Trasporti nella seduta del 18 dicembre 90 del Regolamento riguardante il trasferimento delle navi da un registro all'altro nell'ambito della Comunità.

Purtroppo, in mancanza del parere del Comitato Economico e Sociale, il Consiglio non ha potuto procedere all'approvazione formale ed ha, quindi, invitato la Presidenza lussemburghese a presentare la proposta alla prossima riunione facendola figurare fra i punti A) dell'ordine del giorno.

Il Regolamento in questione, che dovrebbe entrare in vigore il 1° gennaio del 1992, rientra fra i provvedimenti intesi non solo ad eliminare gli ostacoli tecnici al trasferimento delle navi riducendo taluni costi di gestione dell'armamento comunitario, ma soprattutto ad avviare un processo di uniforme interpretazione e di "comune" applicazione delle norme internazionali che regolano gli "standards" di sicurezza delle navi.

Nello stesso Consiglio dei Ministri è emerso un orientamento - approvato a maggioranza - che, come suggerito dalla Presidenza italiana, prevede l'avvio graduale del processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo nel corso del 1993.

E' stato convenuto che la prima fase di liberalizzazione escluda il settore dei collegamenti con le isole ed il trasporto di prodotti strategici.

Da parte della delegazione italiana è stata ribadita l'esigenza che il tempo intercorrente fino all'avvio del processo di liberalizzazione del cabotaggio sia utilizzato per mettere a punto il pacchetto di "misure positive" predisposto dalla Commissione che, fra l'altro, include la definizione di armatore comunitario e l'istituzione del Registro Navale Comunitario (EUROS).

- D) Proposta di regolamento riguardante l'applicazione dell'art. 85 paragrafo 3 del Trattato a talune categorie di accordi delle compagnie marittime (ConSORZI).

Lo schema di regolamento proposto dalla Commissione è stato ritenuto dal Consiglio non del tutto soddisfacente in rapporto alle finalità che giustificano l'esonero di gruppo dei consorzi.

Si tratta, in effetti, di dare certezza giuridica agli accordi esistenti e di non impedire che possano svilupparsi quelle forme di collaborazione fra compagnie marittime dirette ad ottimizzare le risorse e a rafforzare le strutture organizzative su modelli già adottati dai concorrenti degli USA e di alcuni Paesi dell'Estremo Oriente.

Si ritiene che tale collaborazione sia assolutamente necessaria per consentire, fra l'altro, lo sviluppo delle tecniche intermodali.

L'azione della Presidenza ha consentito l'avvio di una più stretta fase di collaborazione fra i due Organismi che dovrebbe portare al superamento degli attuali contrasti.

Nel prossimo Consiglio dei Trasporti dovrebbe essere presentata una relazione riguardante lo stato dei lavori.

Azioni future per i trasporti marittimi

L'azione del Governo dovrebbe in futuro svilupparsi secondo le seguenti direttrici:

- premere sulla Commissione della CEE affinché le proposte di regolamento riguardanti in particolare la libera prestazione dei servizi (cabotaggio) e l'istituzione del Registro Comunitario, siano modificate in stretta correlazione con i pareri espressi dal Parlamento Europeo.

Si rende necessario appoggiare le proposte intese ad armonizzare - specialmente sotto il profilo fiscale - il trattamento delle imprese armatoriali eliminando o attenuando le sostanziali differenze esistenti nelle componenti dei costi di gestione, quali quelle riguardanti i benefici fiscali di cui godono particolarmente gli armatori del Nord Europa ed in misura più ridotta quelli greci.

Un sostanziale allineamento dei costi di gestione da conseguire attraverso l'armonizzazione fiscale dove poter costituire l'obiettivo primario delle azioni future. In mancanza di concreti risultati in tale direzione sarà assolutamente necessario intervenire con aiuti diretti alla gestione al fine di scongiurare una drastica contrazione della consistenza della flotta nazionale.

Peraltro, la riduzione dei costi attraverso gli sgravi fiscali sulla base delle indicazioni del Parlamento Europeo elimina alla radice ogni possibile contenzioso con gli organi comunitari tenuto conto che tali interventi sono in linea con gli orientamenti della stessa Commissione della CEE;

- affrontare e chiarire in tutti i suoi aspetti la "nozione di pubblico servizio" e ciò con particolare riferimento a quei collegamenti che di per sè sfuggono alla pura logica del mercato;
- spingere la Commissione a rivedere l'iniziale proposta di esonero dall'art. 85 paragrafo 3 del Trattato di Roma di talune categorie di accordi delle compagnie marittime (Consorti); è necessario che siano fissate "a priori" precise regole di condotta in mancanza delle quali si finirebbe per frenare una tendenza che invece va favorita per non penalizzare ulteriormente le compagnie marittime europee che debbono fronteggiare la concorrenza dei potenti gruppi statunitensi ed estremo orientali;
- favorire le iniziative della Commissione della CEE per l'affermazione anche nei confronti dei Paesi terzi delle regole di libera e leale concorrenza.

In particolare, per quanto riguarda la ripresa della Conferenza di revisione del Codice di Condotta, occorre impegnarsi al meglio affinché prevalga anche in seno ai paesi del Gruppo B - l'indirizzo comunitario che attribuisce una importanza fondamentale al sistema conferenziale e ai principi fondamentali ispirati dal Codice.

Tale posizione va difesa - contrariamente alla posizione che sembra sia stata assunta dalla Commissione CEE - anche in sede di Uruguay Round.

sicurezza in mare

Particolare attenzione è stata riservata al tema della sicurezza in mare che è chiaramente connesso da una parte all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza con particolare riferimento alle problematiche riguardanti la composizione degli equipaggi e al riconoscimento reciproco di titoli professionali e dall'altra all'osservanza di norme più rigorose sia sotto il profilo tecnico-costruttivo che in relazione all'impiego delle unità.

L'obiettivo è quello di meglio tutelare la vita umana in mare e di intensificare la lotta all'inquinamento marino.

In tale contesto una costante azione di stimolo è stata svolta con particolare riferimento alle tematiche relative alla formazione professionale dei marittimi e alla promozione della ricerca scientifica.

Va al riguardo segnalato che il progetto di programma EURET ha riservato 3 milioni di ECU alla concezione e all'introduzione di un sistema per seguire l'evoluzione dei traffici marittimi.

difesa ambientale

Fra le iniziative svolte nel periodo della Presidenza italiana meritano di essere segnalate:

- l'apporto dato dall'Amministrazione marittima italiana nell'ambito della task-force CEE di pronto intervento in mare in caso di sinistri marittimi con rischi di inquinamento;
- il contributo offerto, in sede di Comitato Consultivo per il programma MEDSPA, per il cofinanziamento comunitario di iniziative di sensibilizzazione e ricerche nell'area Mediterranea;

- il ruolo svolto nella Conferenza per la Sicurezza e Cooperazione in Europa tenutasi recentemente a Palma di Maiorca, le cui raccomandazioni risultano strettamente interrelate alle finalità perseguite dagli stessi Organi comunitari.

costruzioni navali

Il semestre di presidenza italiana è stato contrassegnato soprattutto dall'elaborazione della VII Direttiva sugli aiuti alla costruzione navale, approvata nel dicembre 1990.

Va anzi sottolineato che il testo del nuovo strumento, nel ricalcare in buona misura la disciplina della VI Direttiva, è soddisfacente per il nostro Paese in quanto consente ai Paesi membri di continuare a corrispondere, per i prossimi 3 anni, un sostegno alle costruzioni navali commisurato al differenziale esistente tra i costi dei cantieri europei ed i prezzi praticati dalla concorrenza dell'estremo Oriente; di sostenere la trasformazione navale, seppure con un livello di aiuto più attenuato, salvo offrire un sostegno pieno in caso di concorrenza extra-comunitaria sulla specifica commessa; di tener conto della tipologia di talune costruzioni navali che richiedono particolari tempi di realizzazione in ragione della loro complessità tecnica, pur sussistendo un limite generale di tre anni per il completamento dei lavori, a garanzia delle esigenze di trasparenza e della regressività degli aiuti; di secondare gli investimenti nei cantieri volti ad un recupero di efficienza e produttività che permetta ad essi di essere competitivi su di un mercato mondiale che sarà sempre più improntato al principio della libera concorrenza.

Infatti, in accoglimento delle richieste italiane, il principio di regressività dell'aiuto è espresso negli stessi termini di cui al corrispondente articolo della VI Direttiva, cioè assumendo la riduzione come un obiettivo piuttosto che come un obbligo inderogabile della Commissione.

I criteri di revisione del massimale saranno inoltre applicati in maniera più rispondente alla realtà complessiva dell'industria cantieristica europea.

Gli aiuti di "credito navale" conformi alle intese OCSE rimangono al di fuori del massimale, così come gli aiuti agli investimenti, la cui disciplina risulta migliorativa in rapporto a quella della VI Direttiva.

Per la Spagna la proposta concordata con la Commissione prevede una deroga di un anno con applicazione di un massimale più elevato: peraltro appositi meccanismi di controllo garantiranno che lo speciale regime concesso a tale Paese non alteri la concorrenza intracomunitaria.

Una deroga di portata molto limitata, è prevista anche per la Grecia, impegnata nel risanamento finanziario dei propri cantieri pubblici ed in una loro parziale privatizzazione.

In merito alla ex Repubblica Democratica Tedesca, sono state respinte le originarie proposte della Germania, che prevedevano un regime derogatorio di carattere generale e Consiglio e Commissione si sono limitati ad una dichiarazione a verbale che rinvia ai prossimi mesi una decisione al riguardo, quando sarà stato acquisito un quadro più preciso della situazione della cantieristica di tale regione e delle intenzioni del Governo tedesco: in ogni caso, è stato concordato che potrà farsi ricorso solo a misure di ristrutturazione strettamente limitate ai cantieri dell'ex RDT, nel rispetto delle condizioni di concorrenza all'interno della Comunità.

E' importante assicurare che future decisioni al riguardo vengano prese con le medesime modalità con cui è stata adottata la Direttiva (cioè attraverso il Gruppo Problemi Economici ed il Consiglio dei Ministri dell'Industria), onde evitare che la tematica venga sottratta agli organi competenti nell'ambito di eventuali "pacchetti globali" per la ex RDT.

Va segnalato, inoltre che, con apposita dichiarazione a verbale, la Commissione, sostenuta dall'Italia, dalla Spagna, dalla Francia, dal Portogallo e dalla Grecia, ha ribadito che si dovrebbero adottare misure complementari per ovviare alle conseguenze sociali della ristrutturazione del settore della costruzione navale.

Da ultimo, è il caso di segnalare che con decisione assunta il 12 dicembre u.s. la Commissione ha fissato al 13% il massimale di aiuto per l'anno 1991.

Tale percentuale determina una drastica riduzione del sostegno pubblico alla cantieristica, contro le indicazioni prudenziali espresse da circa la metà dei Paesi membri, che, in relazione alla congiuntura economica ed alle incertezze derivanti dalle vicende del Golfo, chiedevano il mantenimento del livello di aiuto del 20% ed il riesame delle condizioni di mercato.

L'azione che attualmente sta svolgendo la Comunità (e che si occuperà i prossimi mesi) concerne il negoziato OCSE - più volte segnalato - per l'eliminazione degli aiuti alla cantieristica. Tale negoziato, è stato fin dall'inizio visto con sfavore dall'Italia, dalla Spagna e, meno accentuatamente, dalla Francia in quanto uno smantellamento dei sussidi europei senza concrete contropartite da parte giapponese, coreana ed americana indebolirebbe ulteriormente la posizione competitiva della cantieristica CEE e di quella italiana in particolare.

Le discussioni multilaterali si trovano ora ad un punto cruciale e potrebbero portare ad una conclusione o ad un fallimento del negoziato stesso in tempi relativamente brevi. Qualora fosse concluso, l'Accordo avrebbe conseguenze alquanto negative per il nostro Paese e rischierebbe di modificare l'assetto degli interessi risultante dalla VII Direttiva.

Lo strumento in questione interviene in un momento particolarmente delicato per l'industria cantieristica della Comunità.

Quest'ultima sta infatti portando a termine il processo di ristrutturazione e di specializzazione e sta rafforzando la propria posizione competitiva nei settori di mercato in cui ha maggiori potenzialità, anche grazie ad una congiuntura economica che si è finora rivelata particolarmente favorevole e che ha condotto ad un apprezzabile incremento delle commesse.

Essa tuttavia si trova tuttora ad operare in un mercato nel quale non si è ancora determinato un concreto equilibrio fra domanda ed offerta di navi ed i prezzi internazionali sono ancora lontani dalla remuneratività, mentre la situazione economica generale, per le note vicende internazionali, presenta luci ed ombre che giustificano qualche preoccupazione per il futuro.

Se si tiene conto dell'aggressiva e non sempre leale concorrenza dei produttori asiatici e dell'orientamento del Giappone di imporsi anche nei segmenti di mercato che sono tradizionale appannaggio della cantieristica comunitaria, si può cogliere appieno l'importanza della nuova disciplina comunitaria del settore, realizzata in vista di un mercato nel quale le imprese dovranno ben presto operare in assenza di significativi interventi pubblici e dovranno pertanto esprimere al meglio le proprie potenzialità competitive.

PESCA MARITTIMA (Marina Mercantile)

Nel corso del semestre sono state affrontate le seguenti problematiche:

A) Politica della pesca nel Mediterraneo

Le premesse per una regolamentazione di tale settore, peraltro auspicata da tempo dall'Italia e richiesta espressamente anche da altri Paesi interessati (Francia, Spagna e Grecia) alla Commissione della CEE, sono state poste proprio nel Consiglio informale della Pesca tenutosi a Palermo nei giorni 10 e 11 ottobre u.s.. Si è ottenuto, infatti, un preciso impegno della Commissione a portare avanti le misure seguenti:

- maggiore impulso e coordinamento della ricerca scientifica;
- armonizzazione delle legislazioni nazionali per giungere alla normativa comunitaria;
- creazione di zone di giurisdizione comune della pesca, al di là delle acque territoriali, al fine di creare un'area comune dove applicare la pertinente regolamentazione;
- creazione di un modello di gestione e di conservazione delle risorse;
- controllo dello sforzo di pesca;
- creazione di un organismo di gestione delle attività di pesca;
- previsione di una normativa comunitaria per la pesca specializzata di spugne, corallo e ricci marini.

B) Campagna prezzi

Il Consiglio Pesca tenutosi a Bruxelles il 20/11 u.s., ha approvato i prezzi alla produzione comunitaria per il 1991. In questo comparto, l'Italia può definirsi sufficientemente soddisfatta per quanto concerne il prezzo delle sardine e delle acciughe, ma non altrettanto per i calamari, per i quali è stato fissato un prezzo troppo basso, pur trattandosi di una specie ittica di notevole importanza per l'armamento italiano, che subisce da diversi anni il calo delle proprie vendite a causa della massiccia presenza sul mercato di prodotto simile proveniente da Paesi extracomunitari a prezzi fortemente concorrenziali.

C) Strutture; modifica del Reg. CEE 4028/86

Nel corso del Consiglio dei Ministri Pesca tenutosi a Bruxelles il 19 e 20 dicembre scorso è stato, tra l'altro, definitivamente licenziato un testo normativo modificato del regolamento del Consiglio n. 4028/86 relativo alle "azioni comunitarie per il miglioramento e l'adattamento delle strutture della pesca e dell'acquacoltura".

Tale strumento, che riveste particolare interesse per la pesca italiana, è stato fortemente sostenuto e migliorato dalla delegazione italiana in sede di esame tecnico; il risultato conseguito sul piano politico, anche contro l'atteggiamento dei Paesi membri del Nord - poco inclini ad accettare aumenti di oneri finanziari a carico della Comunità - è di tutto rilievo.

In sintesi, il provvedimento approvato dal Consiglio dei Ministri rinnova il vigente Regolamento 4028/86, introducendo le seguenti modifiche:

- a) nuove misure a favore della piccola pesca: esse prevedono in particolare aiuti per la costruzione e l'ammodernamento di pescherecci e l'adattamento delle capacità (arresto definitivo), nell'ambito di "piani zonali" che saranno elaborati a livello nazionale e adottati dalla Commissione.
- Questa flotta conta 45.000 navi di lunghezza inferiore a 9 metri, o a 12 metri per quelle che praticano la pesca con reti a strascico, di stazza modesta e con un raggio d'azione limitato all'interno della fascia costiera n(+/-6 miglia); essa rappresenta, come numero di navi, l'80% delle flotte dell'Italia, della Spagna, della Francia, della Grecia e del Portogallo e comporta pertanto un numero elevato di posti di lavoro con forti implicazioni di ordine sociale;
- b) il raddoppio del contributo finanziario accordato dalla Comunità per la pesca sperimentale e una migliore definizione degli obiettivi di tale tipo di pesca;
- c) una nuova azione definitiva "operazione reimpiego" intesa ad offrire alla flotta comunitaria la possibilità di esercitare nuove attività nelle zone non tradizionalmente esplorate, ma solo ai fini commerciali per il rifornimento dei mercati comunitari;
- d) una nuova misura intesa ad agevolare la creazione di società miste fra armatori comunitari e partners di paesi terzi per la pesca da svolgere nelle acque di questi ultimi paesi. Le navi delle società miste dovranno essere trasferite definitivamente nei paesi terzi.

- Si tratta di contributi in conto capitale o bonifico di interessi in misura più conveniente rispetto alle altre misure per l'impatto sulla riduzione della flotta;
- e) il rafforzamento delle misure esistenti relative alle associazioni temporanee di imprese attraverso una maggiorazione dell'importo del premio di cooperazione;
 - f) un incremento consistente del contributo comunitario già concesso per rendere più interessante la cessazione definitiva dell'attività.

o o
o

Per quanto si riferisce alle azioni che dovranno essere svolte in futuro, si fa presente che l'Italia è interessata alla messa a punto di misure di "politica comune" della pesca per il bacino del Mediterraneo, secondo le linee già approvate dal Consiglio dei Ministri del 20 novembre 1990.

POLITICA SOCIALE

Il Governo italiano, sostenuto in ciò da una concordanza di valutazioni da parte delle forze politiche ed economiche nazionali, ha da tempo stabilito uno stretto collegamento tra completamento del Mercato unico, realizzazione dell'UEM e dell'Unione Politica e creazione di un vero spazio sociale europeo.

Si vuole peraltro riequilibrare una situazione che già oggi appare carente sul piano sociale e che fenomeni quali la accresciuta competitività tra imprese e sistemi rischiano di aggravare incidendo sulla tutela dei diritti dei lavoratori e sulle condizioni di lavoro.

Con un memorandum presentato all'inizio della sua Presidenza, l'Italia ha proposto la strategia di una azione comunitaria più incisiva. Nel medio termine, e cioè nel quadro delle riforme istituzionali in vista dell'Unione Politica, si è proposta la revisione delle disposizioni del Trattato in materia sociale in modo da estendere ad esse il voto a maggioranza qualificata e fissare più alti standards di protezione dei lavoratori.

Nel breve termine si trattava invece di dare un adeguato impulso al programma di azione (in totale 46 misure) presentato dalla Commissione a seguito dell'approvazione, al Consiglio Europeo di Strasburgo del dicembre 1989, della Carta dei diritti sociali fondamentali dei lavoratori. Tale impulso doveva concretizzarsi, a giudizio italiano, nella rapida approvazione delle tre proposte già presentate dalla Commissione,

(direttiva sul lavoro atipico, direttiva sulla ristrutturazione del tempo di lavoro e direttiva sull'igiene e la sicurezza del lavoro), nell'invito alla Commissione a presentare alcune proposte di particolare rilevanza, nonchè mediante un'intesa di natura politica volta a premettere, nella misura del possibile, che le proposte della Commissione siano fondate su una base giuridica che ne permetta l'adozione con voto a maggioranza qualificata (finora limitato al solo capo dell'igiene e sicurezza del lavoro - articolo 118A del Trattato CEE).

Delle misure indicate come prioritarie, e quindi da discutere ed eventualmente da finalizzare nel 1990, la Commissione ha presentato per tempo soltanto le proposte sul lavoro atipico (tre direttive) e sulla ristrutturazione del tempo di lavoro, mentre sono state presentate soltanto a fine novembre quelle sulla consultazione ed informazione dei lavoratori e sul subappalto. Il ritardo nella presentazione ha fatto sì che sulle prime tre proposte di direttiva sul lavoro atipico il parlamento si sia pronunciato soltanto ad ottobre, peraltro respingendone una sulle "condizioni di lavoro" in quanto la base giuridica prevede l'unanimità. Riguardo alle altre proposte, considerati i tempi del dibattito parlamentare, non è stato possibile sottoporre al Consiglio durante la Presidenza italiana.

Questa situazione ha indotto il Ministro del lavoro ad annullare, per mancanza di materia, il Consiglio Affari Sociali di ottobre, a confermare la sessio-

ne di novembre e ad indire un Consiglio Straordinario per il 18 dicembre.

Il Consiglio lavoro del 26 novembre ha provveduto all'adozione definitiva della direttiva "Agenti biologici", all'adozione della "posizione comune" sulla direttiva di modifica alla direttiva "Amianto", all'adozione della decisione relativa ad azioni comunitarie a favore degli anziani e della risoluzione, di iniziativa della presidenza, sulla "Corrispondenza delle qualifiche professionali" nonché all'avvio dell'esame della proposta di modifica del programma "PETRA" sulla formazione professionale giovanile (che è stata presentata dalla Commissione). Il Consiglio ha altresì avuto un dibattito di orientamento politico sulle proposte di direttive sul lavoro atipico, sulle modifiche al regolamento sulla sicurezza sociale dei lavoratori migranti, sulle modifiche del regolamento e della direttiva sulla libera circolazione dei lavoratori migranti ed ha diramato un progetto di conclusioni sul Memorandum "Demografia e politiche familiari" di iniziativa della Presidenza.

Il Consiglio Lavoro del 18 dicembre raccogliendo anche le indicazioni del Consiglio Europeo di Roma ha adottato una delle tre direttive sul lavoro atipico (sicurezza e salute sul luogo del lavoro), ha esaminato il memorandum su "demografia e politiche familiari, ha espresso un orientamento politico favorevole sulla decisione relativa al "1992 - anno della sicurezza, igiene e la salute sul luogo di lavoro" nonché sul-

la risoluzione sul II programma di azione sulle pari opportunità uomo-donna. L'opposizione del Portogallo non ha consentito l'adozione del regolamento sulla sicurezza sociale dei lavoratori migranti per i quali è richiesta l'unanimità.

La mancata disponibilità dei pareri del Parlamento europeo su quattro proposte di direttiva già presentate dalla Commissione (su ristrutturazione tempo di lavoro - protezione donne incinte - cantieri temporanei e mobili - assistenza medica a bordo delle navi) ha reso impossibile la discussione e l'adozione dei relativi provvedimenti.

Nel corso del semestre di Presidenza italiana sono stati indetti, tra l'altro, due Consigli informali: a S. Vincent (12 luglio) ed a Roma (25 settembre).

Va infine sottolineato che il Consiglio Europeo ha riconosciuto la validità delle proposte italiane in materia sociale ponendo gli aspetti sociali sullo stesso piano degli aspetti economici nella realizzazione del grande mercato unico.

Il Consiglio Europeo ha inoltre sollecitato l'attuazione del programma di azione previsto dalla Carta Sociale e chiesto che vengano accelerati i lavori e perseguiti per ciascun provvedimento le soluzioni più conformi allo spirito della Carta Sociale stessa.

Nel semestre prossimo sotto Presidenza lussemburghese sarà meno marcato l'impegno alla realizzazione del programma di direttive singole, salvo forse quelle connesse al diritto societario (partecipazione

dei lavoratori nel quadro dell'armonizzazione del diritto societario e della legislazione sugli organi delle società per azioni).

In compenso la Presidenza lussemburghese con l'appoggio certo della delegazione italiana favorirà il superamento di opposizioni da varie parti (britannica in primo luogo) al principio della votazione a maggioranza sulle questioni di politica sociale principio che sarà discusso in seno alla conferenza sull'Unione Politica.

SANITA'

PREMESSA

Preoccupazione costante del Governo italiano è stata quella di difendere - in ogni negoziato - il più elevato standard di protezione sanitaria, sia nei riguardi della tutela dei consumatori che di quella dei lavoratori, in coerenza con gli obiettivi della legislazione sanitaria italiana che, come noto, è tra le più avanzate tra quelle della Comunità.

L'importanza conferita agli aspetti sanitari della politica comunitaria ha condotto - sotto Presidenza italiana - all'inserimento della Sanità tra i temi prioritari che la Conferenza sull'Unione politica considererà per l'estensione ed il rafforzamento dell'azione comunitaria.

SETTORE SANITARIO

Vengono considerate "sanitarie" le materie la cui discussione avviene nei gruppi di lavoro "Sanità" "ad hoc tossicomanie" e "ad hoc AIDS" e la cui responsabilità spetta al Consiglio dei Ministri della Sanità.

Nei semestri precedenti le materie poste all'attenzione comunitaria riguardavano pressochè esclusivamente la lotta contro il cancro, le tossicodipendenze e l'AIDS; la Presidenza italiana ha proposto altre materie quali la salubrità degli alimenti, la nutrizione, la lotta contro le malattie cardiovascolari e il doping che hanno condotto a specifiche risoluzioni e conclusioni approvate dal Consiglio Sanità del 3/XII/90.

L'ampliamento del ventaglio delle materie sanitarie ha preparato e preceduto la proposta, formulata dalla Presidenza italiana e approvata dal Consiglio Sanità sotto forma di conclusione della Presidenza, presentata al vertice Europeo di Roma, e da questo accolta, di inclusione della Sanità come tale tra le competenze comunitarie.

La posizione del Governo in ambito comunitario, sempre mirante a garantire e potenziare la protezione sanitaria dei cittadini, non ha tuttavia trascurato di considerare gli aspetti socio economici che si riflettessero sui temi in discussione.

Si cita a questo proposito l'intera problematica della lotta contro il cancro. La strategia italiana è orientata al contenimento e alla riduzione del consumo di tabacco considerato fattore di rischio accertato per la salute. Per questa ragione il nostro Paese, pur essendo il maggior produttore di tabacco grezzo, ha accolto i principi ispiratori della Direttiva che, fissando un tenore massimo di catrame nelle sigarette, comporterà conseguenze negative al mercato italiano. Tuttavia, lo stesso Ministero della Sanità ha aderito alle aspettative dei tabacchicoltori non opponendosi, allo slittamento dei termini di applicazione di tale tenore massimo nè a deroghe temporanee concesse ad altri Paesi e che, sia pur indirettamente, consentiranno maggior respiro alla tabacchicoltura italiana.

Sempre con riferimento al tabacco, nell'ambito della discussione che ha preceduto l'approvazione

della Direttiva sull'etichettatura dei prodotti del tabacco, pur esprimendosi a favore di misure intese a ridurre il consumo assoluto di tabacco, il Governo non ha trascurato di considerare la posizione dei Monopoli di Stato, affinché questi non venissero sfavoriti in un regime di concorrenza con le industrie private.

Si fa infine riferimento - sempre nell'ambito della lotta contro il fumo - alla proposta di Direttiva che non fu approvata dal Consiglio Sanità. La posizione italiana ha sempre mirato a tutelare il divieto assoluto di pubblicità ai prodotti del tabacco vigente sul proprio territorio opponendosi ai tentativi di quei Paesi che, in nome dell'armonizzazione, tentavano di introdurre forme di pubblicità, sia pure regolamentate, in territorio italiano. L'introduzione di qualsiasi forma di pubblicità, infatti, comporterebbe sia prevedibili effetti indesiderati sotto il profilo sanitario, sia un considerevole danno economico per i Monopoli di Stato che dovrebbero confrontarsi con l'attività promozionale delle Società multinazionali; tale danno è calcolabile in un ordine di grandezza superiore a quello arrecato alla nostra agricoltura dalla applicazione della Direttiva sul tenore massimo di catrame.

Per quanto riguarda il programma proposto da parte lussemburghese, il Governo sarebbe orientato come segue, nell'attuale fase ancora preliminare di analisi dei vari punti.

- Proposta di direttiva "Etichettatura bis": tale proposta dovrebbe modificare, ampliandola la direttiva 89/622/CEE sull'etichettatura. La posizione Italiana è fondamentalmente favorevole salvo eventuali riserve su punti specifici.

- Proposta di direttiva sulla pubblicità dei prodotti del tabacco: posizione favorevole purchè venga rispettato, nell'armonizzazione sia essa parziale o totale, il principio del divieto assoluto nei Paesi in cui esso già vige o che intendono introdurlo nella propria legislazione.

- Proposta di decisione riguardante un "anno Europeo della Nutrizione". In attesa dei testi - in relazione alla cui redazione potrebbero doversi sollevare eventuali riserve su punti specifici - la posizione italiana è favorevole alla decisione che discende dalla Risoluzione introdotta ed approvata dalla Presidenza italiana.

- Proposta di decisione riguardante un programma d'azione sull'AIDS. Posizione di appoggio alla decisione con proposte di alcune integrazioni in linea con iniziative in atto in Italia.

- Da parte della Commissione dovrebbe essere proposto qualche seguito alla risoluzione sul doping. In questo caso l'atteggiamento italiano sarà di pieno appoggio al proseguimento di un'iniziativa avviata sotto propria Presidenza.

- Nell'ambito della droga ci si adopererà, da parte italiana, per l'attuazione di quei punti del Programma Europeo di lotta alla droga che sono stati riconosciuti come prioritari dal Consiglio del 3 dicembre u.s..

SETTORE FARMACEUTICO

Durante il II semestre 1990 sono state discusse tre proposte di direttive, nell'ambito dell'uso razionale dei farmaci per uso umano, che solo il mancato parere del P.E. non ha permesso che venissero adottate come " Posizione Comune " del Consiglio.

Le tre proposte assumono grande rilievo perchè completano il quadro regolamentare finora esistente per i medicinali; esse infatti erano già previste dal Libro Bianco del 1985, finalizzate alla eliminazione degli ostacoli tecnici alla libera circolazione dei medicinali. Da parte italiana ci si è preoccupati di garantire da una parte la libera circolazione delle merci e delle persone e dell'informazione da veicolare ai consumatori, senza però rinunciare, per le caratteristiche particolari dei prodotti farmaceutici, al controllo da parte degli Stati membri e ad una limitazione di possibili abusi. Tale linea sarà proseguita durante Presidenza lussemburghese, quando peraltro l'avanzato grado di convergenza dovrebbe permettere l'adozione di una posizione comune basata sui testi attuali una volta acquisito il parere del P.E..

Durante la Presidenza lussemburghese dovrebbe proseguire l'esame preliminare, svolto dalla Presidenza Italiana, delle proposte della Commissione relative al sistema futuro di autorizzazione dei farmaci ed all'Agenzia Europea dei farmaci. In questo caso la posizione italiana sarà di far sì che qualsiasi meccanismo relativo alle autorizzazioni comunitarie di immissione sul mercato sia basato su un sistema atto a garantire i massimi livelli di valutazione scientifica e la più ampia partecipazione degli Stati membri al processo decisionale; inoltre di garantire adeguati diritti di ricorso, nonchè un controllo a livello tecnico e politico. Il sistema infine dovrebbe essere applicato gradatamente.

SETTORE ALIMENTARE

Durante il semestre di Presidenza italiana sono state esaminate con i rappresentanti del Consiglio CEE le proposte di direttive della Commissione riportate nell'elenco di cui all'allegato.

In queste riunioni i rappresentanti italiani hanno sottolineato gli aspetti relativi alla sicurezza dei prodotti, alla protezione e all'informazione del consumatore.

Nel merito dei singoli argomenti si fa presente che per le direttive indicate sub 1) e 2) non si è pervenuti ad un accordo poichè secondo alcuni Paesi, Italia compresa, le proposte della Commissione non tutelavano adeguatamente il consumatore.

Per quanto riguarda la direttiva sub 3), il cui esame è iniziato alla fine del mese di luglio, la Presidenza italiana ha impresso una forte accelerazione ai lavori, ma non si è potuto ultimarli perchè, fra l'altro, non era stato espresso il parere dal Parlamento europeo.

Le direttive sub 4) e 5), che dovevano essere emanate dalla Commissione con la procedura del "filet", sono pervenute all'esame del Consiglio perchè nell'ambito della Commissione non si era delineata la maggioranza necessaria per la loro approvazione. In seno al Consiglio non è stato possibile raggiungere un accordo, entro i tre mesi previsti dalla procedura, per cui le stesse saranno adottate nel testo proposto dalla Commissione.

Nell'ambito dei lavori svolti presso la Commissione CEE (Allegato II) particolare attenzione è stata dedicata agli additivi alimentari. Gli additivi

alimentari sono stati da sempre oggetto di attenzione da parte del nostro Ministero della Sanità (la disciplina italiana in materia è molto restrittiva) e rappresentano, anche per la Commissione CEE, uno dei settori chiave da armonizzare in maniera completa in vista dell'attuazione del mercato unico europeo. In proposito ci si sta adoperando, pur tenendo conto delle esigenze delle categorie imprenditoriali del settore, perchè la futura direttiva sia tale da privilegiare la sicurezza degli alimenti trattati con additivi e tutelare, quindi, la salute del consumatore.

Un discorso più dettagliato si ritiene di fare per quanto riguarda i fitofarmaci dato che l'argomento è stato oggetto, in Italia, di particolare attenzione da parte delle forze politiche e sociali.

Durante il semestre di presidenza italiana sono state portate avanti, nella logica di un'elevata protezione degli utilizzatori, dei consumatori dei prodotti trattati e dell'ambiente, tre direttive riguardanti gli antiparassitari agricoli.

Due di esse sono giunte a conclusione, e precisamente:

- a) la direttiva che modifica l'allegato della direttiva 79/117/CEE relativa al divieto di immettere in commercio e impiegare prodotti fitosanitari contenenti determinate sostanze attive (adottata dal Consiglio il 15/10/90). Con tale direttiva è stato ampliato l'elenco delle sostanze attive vietate nella Comunità e sono stati fissati i requisiti minimi di purezza di alcune sostanze attive utilizzate nei preparati antiparassitari per l'agricoltura;

b) la direttiva che stabilisce le quantità massime di residui di antiparassitari consentite su e in alcuni prodotti di origine vegetale, compresi gli ortofrutticoli (adottata dal Consiglio il 27/11/1990).

La direttiva si caratterizza per essere vincolante anche per il commercio interno degli Stati membri, diversamente dalla direttiva 76/895/CEE relativa ai prodotti ortofrutticoli, che è destinata ad essere progressivamente assorbita dalla direttiva in parola.

La terza, concernente la proposta modificata di direttiva del Consiglio relativa all'immissione in commercio dei prodotti fitosanitari, è stata portata allo stadio finale ed attende il parere del Parlamento Europeo.

Quest'ultima direttiva, come la seconda di cui sopra, si colloca nella prospettiva della realizzazione del Mercato unico, e mira al riconoscimento reciproco delle autorizzazioni concesse dagli Stati membri, una volta che siano stati definiti e adottati dal Consiglio principi uniformi per la valutazione degli studi, delle prove e dei controlli, già individuati negli allegati II e III della direttiva, che devono essere esibiti per i prodotti fitosanitari, al fine della loro autorizzazione.

Si tratta di una direttiva molto complessa ed articolata che, con un testo diverso, è stata presentata per la prima volta al Consiglio dalla Commissione il 4 agosto 1976.

Si coglie l'occasione infine per sottolineare che per alcuni settori, per i quali la Commissione CEE si era impegnata a formulare proposte al Consiglio in tempi utili per l'approvazione entro il 1992, i lavori vanno a rilento o non sono ancora iniziati (è il caso dei contaminanti per i quali l'Italia aveva sollecitato la messa a punto di una direttiva).

ELENCO RIASSUNTIVO

I

1. Proposta di direttiva del Consiglio relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti gli alimenti ed i loro ingredienti trattati con radiazioni ionizzanti. (Cfr. C.M.I.)
2. Regolamento del Consiglio che stabilisce norme sanitarie riguardanti la produzione e la commercializzazione dei molluschi bivalvi vivi.
3. Proposta di direttiva del Consiglio sugli edulcoranti per uso alimentare.
4. Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 79/112/CEE per quanto riguarda la dicitura degli aromi nell'elenco degli ingredienti che figurano nell'etichettatura dei prodotti alimentari. (Cfr. C.M.I.)
5. Proposta di direttiva del Consiglio che completa la direttiva 88/388/CEE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri nel settore degli aromi destinati ad essere impiegati nei prodotti alimentari e nei materiali di base per la loro preparazione. (Cfr. C.M.I.)e

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

6. Direttiva del Consiglio del 15/10/90 che modifica l'allegato della direttiva 79/117/CEE relativa al divieto di immettere in commercio e impiegare prodotti fitosanitari contenenti determinate sostanze attive.
7. Direttiva del Consiglio del 22/11/90 che fissa le quantità massime di residui di antiparassitari su e in alcuni prodotti di origine vegetale, compresi gli ortofrutticoli.
8. Direttiva del Consiglio relativa all'immissione in commercio di prodotti fitosanitari.

II

1. Progetto di direttiva relativa agli additivi alimentari.
2. Progetto di direttiva riguardante il metodo ufficiale d'analisi per i controlli delle temperature degli alimenti surgelati.
3. Progetto di direttiva riguardante l'aggiornamento dell'allegato II della direttiva 76/835/CEE concernente le quantità massime di residui consentiti sugli e negli ortofrutticoli e degli allegati alla direttiva 86/362/CEE che fissa le quantità massime di residui di antiparassitari sui e nei cereali;
4. Progetti di direttiva della Commissione negli alimenti per lattanti e per la prima infanzia.

SETTORE VETERINARIO

Il settore veterinario, nelle due componenti attinenti la Sanità Pubblica e la Sanità Animale, ivi compresa la protezione e il benessere animale, è stato interessato nel corso del 1990 alla continuazione del processo armonizzativo previsto per la realizzazione del Mercato Interno, sia con nuove proposte allo studio della Commissione e/o presentate al Consiglio sia con atti di completamento ed attuazione di norme già esistenti.

Il programma per il semestre di Presidenza dell'Italia è stato ispirato ai principi sanciti nel Memorandum italiano (Donat-Cattin) presentato alla Commissione e al Consiglio già dal gennaio 1989 (integrato successivamente dall'Addendum De Lorenzo) e articolato nei seguenti punti:

- a) blocco allo status quo delle legislazioni nazionali nelle materie non ancora armonizzate;
- b) organizzazione degli Uffici della Commissione preposti alla trattazione delle materie veterinarie;
- c) attuazione dei provvedimenti con apposite direttive o decisioni.

I due documenti governativi sopracitati sono serviti come documenti fondamentali per la stesura e la susseguente approvazione da parte del Consiglio dei Ministri dell'Agricoltura della "Risoluzione del Consiglio del 16.10.90 sulle misure da prendere nel settore veterinario".

Punto centrale della Risoluzione approvata è dato dalla inchiesta conoscitiva che la Commissione dovrà svolgere su tutti i servizi veterinari dei dodici paesi nonchè sui servizi veterinari della stessa Commissione per valutarne la congruità organizzativa in quantità e qualità di risorse umane e di mezzi impiegati per il funzionamento del "nuovo" sistema di scambi di animali e prodotti tra gli Stati in ordine alla libera circolazione degli stessi animali e prodotti nel rispetto di un sistema sanitario uniformemente elevato a tutela della sanità umana ed animale.

Secondo aspetto, consequenziale al primo, è la creazione di posti di confine comunitari con i Paesi terzi affidando un mandato alla Commissione di garantire che le norme di controllo all'importazione siano applicate in modo uniforme e che le strutture esistenti negli Stati membri siano idonee per gli scopi proposti, ed impegna gli Stati all'individuazione degli uffici di confine che per strutture e flussi importativi rispondono ai requisiti della direttiva che disciplina le modalità di applicazione dei controlli ai confini esteri dei Paesi terzi.

Di particolare rilievo è stata la trattazione del progetto di Regolamento, approvato come Direttiva nel Consiglio dei Ministri Agricoli del 10.12.90, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per i prodotti introdotti nella Comunità da Paesi terzi.

Questa Direttiva risulta di rilevante importanza in quanto rappresenta il primo elemento (il successivo riguarderà i controlli per gli animali vivi) per la realizzazione delle frontiere esterne della Comunità, indispensabile per procedere all'abolizione dei controlli intracomunitari.

In definitiva, possiamo, quindi, affermare che la Presidenza Italiana nel settore veterinario ha raggiunto gli obiettivi che si era prefissati ed aveva concordato con gli organi comunitari all'inizio del 1990. Infatti sono state approvate.

- N. 3 Decisioni
- N. 6 Direttive
- N. 2 Regolamenti
- N. 1 Risoluzioni

E' necessario rappresentare, inoltre, che a causa del mancato parere del Parlamento Europeo non sono state approvate quattro proposte di direttiva (molluschi, prodotti della pesca, carni fresche di pollame, organi e ghiandole) che, comunque, sono in fase d'avanzamento tale da poter essere approvate dopo il parere citato.

AMBIENTE

RISULTATI SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA

- I principi fondamentali in base ai quali si è sviluppata la politica ambientale italiana durante il semestre di Presidenza sono stati i seguenti:
 - Il raggiungimento di una posizione avanzata "europea" su temi di carattere globale (vedi oltre Regolamento Ozono).
 - L'introduzione del concetto di strumenti economici e fiscali a fini di politica ambientale, la cui importanza è stata riconosciuta anche dallo stesso Presidente Delors durante il suo discorso al Parlamento Europeo del 23.1. u.s. Grazie a questo nuovo mezzo, la politica ambientale può compiere un salto di qualità, passando da una funzione puramente normativo - limitativa ad una funzione di stimolo del mercato verso beni e/o comportamenti "ecologicamente" più avanzati;
 - L'integrazione delle politiche economica e ambientale. Non bisogna più procedere per "compartimenti stagni", isolando l'azione di politica ambientale, da quelle di altri settori (per es. industria, Sanità, Agricoltura ecc.).

In particolare, durante la Presidenza italiana per la prima volta si è realizzato a livello CEE un Consiglio Congiunto Energia - Ambiente, che, malgrado fosse stato giudicato da tutti gli altri Stati e dalla Commissione stessa "una formula suicida", ha avuto un grande successo.

I 24 Ministri CEE si sono infatti impegnati a stabilizzare le emissioni di CO₂ entro il 2000 a

livelli attuali, attraverso una formula innovativa, faticosamente mediata tra i Dodici, di ripartizione dei "carichi". In base a tale formula, attualmente allo studio della Commissione, le conseguenze economiche della stabilizzazione di CO₂ graveranno su ciascuno Stato Membro in base alle singole esigenze di sviluppo, secondo il principio per cui tutela ambientale e sviluppo industriale debbono coordinarsi per uno sviluppo ecologicamente ed economicamente sostenibile.

Partendo da tali principi, la Presidenza italiana si è posta ed ha raggiunto i seguenti obiettivi:

1. Settore dei fenomeni globali e dell'inquinamento atmosferico

Fin dai primi mesi del '90 attraverso, numerosi contatti bilaterali, la Presidenza ha portato la CEE ad assumere impegni comunitari ed internazionali di rilievo.

Si è giunti, infatti, all'impegno per una stabilizzazione delle emissioni di CO₂ nel Consiglio Congiunto Energia-Ambiente (29/10/90), le cui conclusioni costituiranno la base per i negoziati per una Convenzione Mondiale sul Clima, che inizieranno a febbraio.

Inoltre, per quanto riguarda la tutela della fascia di ozono, in soli sei mesi, è stato finalizzato il regolamento sulle sostanze che riducono tale fascia. Questo regolamento, recependo nell'ordinamento comunitario i risultati del Nuovo Protocollo di Montreal (firmato a Londra nel giugno 1990), prevede per alcune sostanze date di riduzione ed eliminazione più ravvicinate rispetto a quelle contemplate nel Protocollo stesso.

Tra i temi di carattere globale occorre ricordare la Conferenza Mondiale sul Clima (Ginevra 29/10-6/11/1990) dove l'Italia ha negoziato una Dichiarazione Ministeriale approvata da 137 paesi, la quale

impegna la Comunità Internazionale - ed in primis quella europa - ad adottare politiche e misure economiche ed energetiche, atte a rallentare l'azione sul clima dei gas ad effetto serra.

Il Consiglio del 20-21/12/90 ha raggiunto una posizione comune sulla Direttiva Consolidata sulle emissioni - auto. Tale direttiva, approvata all'unanimità grazie all'opera di mediazione della Presidenza italiana, sostituisce tutta la normativa precedente. Essa introduce infatti per la prima volta un sistema di ciclo di prova europeo a difesa del Mercato interno e regola gli incentivi fiscali alle emissioni delle "auto pulite", fissando valori uniformi e comuni a tutti i Paesi CEE.

2. Settore dei Rifiuti:

E' stato ritenuto dall'Italia un settore prioritario nel 1990.

Infatti, si è riusciti a completare in un solo anno tutto il quadro normativo in materia, giungendo nel primo semestre a adottare:

- una Risoluzione in cui si delineano i principi di un'azione comunitaria;
- una Direttiva quadro che traduce sul piano normativo tali principi;
- una Posizione Comune di merito sulle pile ed accumulatori contenenti sostanze pericolose.

Nel secondo semestre si è completato il quadro normativo con l'approvazione della Direttiva intesa a regolamentare i rifiuti pericolosi la quale introduce norme più rigorose per il riciclaggio degli stessi, garantendo così una maggiore tutela ambientale, ovvero, qualora il recupero sia possibile, un proficuo risparmio energetico.

3. Regolamento MEDSPA:

Malgrado l'ostilità dei paesi nord-europei durante la Presidenza si è approvato tale regolamento relativo a programmi per il Mediterraneo, il quale consentirà il finanziamento di progetti mirati, con particolare riguardo alle zone costiere.

4. Ecotasse:

In seguito ad un Consiglio informale, (Castelporziano 22/9/90) dedicato esclusivamente agli strumenti economici e fiscali ambientali, la Commissione ha assunto l'incarico di presentare proposte operative in quattro settori:

- energia
- rifiuti solidi
- gestione delle acque
- prodotti chimici per l'agricoltura

5. Ambiente Urbano

La Presidenza ha sostenuto la Commissione approvando un testo di conclusioni per la tutela ambientale dei centri urbani.

6. Finanziamento CEE:

La Presidenza si è adoperata affinché la Commissione presenti una proposta, anche in linea con quanto richiesto dal Parlamento, per istituire una voce di bilancio, da destinare ad iniziative ambientali (Fondo CEE per l'Ambiente). Tali iniziative debbono essere autonome e non obbedire a logiche estranee, come è accaduto quando si è dovuto far riferimento a Fondi Strutturali.

Affinchè la politica ambientale sia credibile occorre che abbia il supporto di adeguati finanziamenti.

LINEE D'AZIONE PREVISTE DURANTE IL SEMESTRE DI PRESIDENZA LUSSEMBURGHESE

- Nell'attuale semestre, sempre sulla base delle linee di fondo della politica ambientale italiana durante il semestre di Presidenza, ci si propone il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
- approvazione della 7ma modifica della dir. 67/548 sulla classificazione, etichettatura ed imballaggio delle sostanze pericolose. Tale direttiva, pur essendo già matura, non è stata approvata nel Consiglio del 20 - 21 dicembre 90 per mancanza di tempo.
- approvazione della Direttiva sul movimento transfrontaliero di rifiuti pericolosi e della Direttiva riguardante la responsabilità civile per danni causati a terzi dai rifiuti;
- approvazione della Direttiva sui camion puliti. Tale Direttiva prevede limiti temporali, entro i quali l'industria dovrà adeguarsi alle norme europee, (norme che saranno in vigore a partire dal prossimo ottobre in alcuni paesi quali Austria o Svizzera). Pertanto, tale Direttiva è da noi caldeggiata oltre che per fini puramente ambientali, anche in vista di una possibile soluzione del contenzioso con l'Austria;
- approfondimento del discorso sugli strumenti economici attraverso l'approvazione del Regolamento ECOLABELLING. Quest'ultimo, infatti, può essere considerato uno strumento economico di tutela ambientale da "affiancare" alle ecotasse per favorire i prodotti meno inquinanti e quindi la salvaguardia dell'ambiente;

- rilancio della politica comunitaria nel settore delle acque, attraverso la finalizzazione di:
 - a) la Direttiva sulle acque reflue urbane, le cui molteplici difficoltà sono state in gran parte superate durante il semestre di Presidenza italiana. Tale Direttiva mira a garantire una uniformità di condizioni di concorrenza nel mercato interno e a realizzare entro il 2000 la depurazione di tutti gli scarichi municipali, tenuto conto delle singole realtà locali;
 - b) la Direttiva sui nitrati, che tende a diminuire l'uso di tali prodotti in agricoltura. Pertanto essa si trova ad interagire con la politica agricola europea e, inoltre, funzionando per aree sensibili, pone la questione degli indennizzi dei costi sostenuti dagli agricoltori per il non utilizzo dei nitrati;
- La Direttiva Habitat/regolamento ACNAT (che prevedono una rigida tutela degli habitat naturali). Trattasi di una direttiva di difficile finalizzazione. L'Italia, infatti, attende da parte della Commissione delle formule di compromesso che tengano conto delle seguenti richieste;
 - modifica dell'allegato 5 di tale direttiva in modo che questo preveda criteri di designazione delle aree protette in base a parametri quantitativi proporzionali tra gli Stati;
 - l'attribuzione da parte della CEE ai paesi interessati alla tutela degli habitat di maggiori fondi a sostegno dello sviluppo economico - sociale delle aree stesse. Da parte italiana, qualora le condizioni sopracitate non si verificano, si è favorevoli a non proseguire i lavori su detta direttiva, ma a focalizzare l'attenzione solo su altre fonti di tutela degli habitat (es. Convenzione di Berna), favorendo a livello CEE specifici regolamenti (per esempio ACNAT).

Per quanto riguarda gli argomenti più importanti allo studio della Commissione si segnalano:

1. Settore rifiuti

- la proposta di Direttiva per inceneritori di rifiuti pericolosi. E' una Direttiva tecnica che prevede limiti bassi di emissioni di sostanze inquinanti. Pertanto, essa comporterà un adeguamento faticoso per l'industria;
- la proposta di Direttiva sulle discariche. Si tratta ancora di una direttiva tecnica sulla definizione delle caratteristiche tecniche dei siti, atti alle discariche dei rifiuti, i quali siti spesso sfuggono al controllo delle autorità nazionali.

2. Settore delle acque

Direttiva sulla qualità ecologica delle acque.

3. Settore Atmosferico

- Aggiornamento della direttiva sulle emissioni dei Veicoli commerciali leggeri. La direttiva Camion infatti può essere applicata a tutti i veicoli da trasporto diesel e ai veicoli da trasporto benzina, superiori a tonn. 3,5.

- Direttiva sulle emissioni dei ciclomotori.
- Direttiva per controlli periodici sulle emissioni di auto e camion in circolazione.
- Direttiva sulla qualità del gasolio.

Nuovo programma quadriennale (quello attuale scade nel 1991).

La Commissione, abbracciando la tesi più volte sostenuta dalla nostra delegazione nel Consiglio Ambiente, intende introdurre nel nuovo programma un diverso orientamento di politica ambientale, secondo il quale le azioni d'intervento non dovrebbero più essere settoriali, ma coordinate con quelle di altri settori economici (p. es. industria). Si prevede che tale programma verrà discusso durante il semestre di Presidenza Olandese.

TELECOMUNICAZIONI

1. L'attività di normazione comunitaria nel settore delle telecomunicazioni è stata fissata, nelle sue linee generali, nella Risoluzione del Consiglio del 30 giugno 1988 riguardante lo sviluppo del mercato comune dei servizi e delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni, risoluzione pienamente condivisa nello spirito e nei contenuti dall'Italia. Essa infatti si innestava sullo sviluppo di linee di azione della politica comunitaria alle quali l'Italia aveva dato pieno appoggio e contributo di idee, soprattutto per quanto riguarda la necessità di un rafforzamento delle attività comunitarie di normalizzazione tecnica - linea d'azione sfociata nella costituzione dell'Istituto Europeo per le Norme delle Telecomunicazioni (ETSI) - e di impulso allo sviluppo di reti e servizi paneuropei di telecomunicazioni di tipo avanzato (ISDN e servizio radiomobile cellulare GSM).

Veniva altresì appoggiata ogni attività svolta nell'ambito del Gruppo Alti Funzionari per le Telecomunicazioni (SOG-T) ed in quello Analisi e Previsioni (GAP) per definire le strategie di sviluppo di nuovi servizi e le condizioni di offerta armonizzata delle reti dette ONP (Open Network Provision), ritenendo necessaria la definizione di queste ultime in via prioritaria o almeno contestuale a quella dell'insieme di servizi di elevato interesse sociale e come tali suscettibili di offerta in regime di monopolio.

2. La Commissione CEE d'altra parte, stimando di elevata priorità pervenire ad una rapida apertura dei mercati delle apparecchiature terminali e dei servizi di telecomunicazioni, ha privilegiato - nell'applicazione della Risoluzione - le azioni riguardanti la

liberalizzazione a quelle attinenti l'armonizzazione.

In particolare ha emanato, di propria iniziativa, due direttive l'una sul mercato delle apparecchiature terminali (dir. 88/301/CEE) e l'altra sulla concorrenza nei mercati dei servizi (90/338/CEE), con determinazioni unilaterali per quanto riguarda la loro forma di adozione.

Il Governo italiano, insieme ad altri paesi, ha ritenuto di impugnare i provvedimenti citati presso la Corte di Giustizia di Lussemburgo in quanto adottati dalla Commissione sulla base dell'art. 90.3 del Trattato, che - a nostro avviso - non autorizza la Commissione stessa ad emanare atti normativi generali primari nei confronti dei Paesi Membri per i quali è necessario il coinvolgimento del Consiglio e del Parlamento Europeo.

Và precisato che il nostro ricorso si riferisce esclusivamente alla base giuridica scelta dalla Commissione e non ai contenuti delle direttive. Di conseguenza, almeno limitatamente alla direttiva sul mercato dei terminali (88/301/CEE), è in corso l'iter legislativo di un provvedimento che ne recepisce i dettami e consente di completare nel nostro paese il processo di liberalizzazione ormai avviato da tempo per il mercato dei terminali. In modo analogo si ha l'intenzione di agire per recepire i contenuti della direttiva 90/388/CEE relativa al mercato dei servizi.

3. L'attività svolta nel secondo semestre del 1990, durante la Presidenza italiana, è iniziata all'indomani della Riunione del Consiglio di TLC del 28 giugno 1990 nel corso della quale era stata adottata, in via definitiva, la direttiva quadro ONP (Open Network Provision).

Questa, stabilendo le condizioni armonizzate di offerta ed uso delle reti ed i soggetti - pubblici e privati - a cui è indirizzata, consente un più libero sviluppo dei servizi, specie quelli offerti in concorrenza e di interesse per gli operatori economici.

L'accordo raggiunto nel Consiglio per l'adozione di tale direttiva ha consentito una migliore e comune definizione del dominio di liberalizzazione dei servizi, contemplato nella citata direttiva 90/388/CEE, sbloccando una situazione di stallo creatasi nello sviluppo della politica del settore.

I principali lavori svolti nel semestre hanno riguardato i seguenti temi:

SATELLITI PER TLC

La Presidenza italiana si era riproposta, tenuto conto delle passate esperienze, di avviare in forma meno traumatica, attraverso un preventivo scambio di idee, le ulteriori tappe fondamentali della creazione del "Mercato unico" e, in particolare, il processo di liberalizzazione delle telecomunicazioni via satellite, per il quale la Commissione stava predisponendo un "Libro Verde", e di accelerare i lavori della Commissione per la predisposizione di un "Libro Verde" per la creazione di una Europa Postale.

La riunione informale tenutasi a Roma il 18 ottobre scorso ha fornito utili indicazioni alla Commissione su entrambi gli argomenti.

Il dibattito svoltosi nella riunione informale di Roma ha infatti indotto la Commissione ad una revisione del "Libro Verde", per tenere conto della necessità che l'impostazione della politica comunitaria delle comunicazioni via satellite fosse omogenea, sotto il profilo regolamentare, a quella per i servizi resi con le reti terrestri.

Nel Consiglio Telecomunicazioni del 14 dicembre è stato così possibile discutere sulla versione emendata del "Libro Verde" e sulle proposte specifiche di cambiamenti regolamentari necessari per un pieno sviluppo del settore. Il positivo atteggiamento della Commissione nel recepire, almeno in parte, alcune osservazioni emerse nel dibattito della riunione informale ha consentito un maggiore approfondimento delle proposte specifiche formulate riguardanti la liberalizzazione di questo settore.

Il dibattito svolto ha evidenziato la necessità di ulteriore chiarimento riguardo le posizioni politiche proposte e la necessità di salvaguardare, nell'operazione di riordino regolamentare prospettato, le funzioni proprie degli Organismi Internazionali che gestiscono i satelliti per telecomunicazioni, ed inoltre quella di predisporre un quadro normativo preciso per l'utilizzazione dei satelliti di diffusione televisiva al fine di salvaguardare la via europea verso la televisione ad alta definizione.

Sono state adottate al riguardo Conclusioni della Presidenza in cui si invita la Commissione a portare al Consiglio, dopo la necessaria consultazione di tutte le parti interessate, misure idonee a consentire l'auspicato pieno sviluppo di tali servizi.

RELAZIONI CON I PAESI DELL'EUROPA CENTRALE ED ORIENTALE.

Nel Consiglio stesso è stata riesaminata una comunicazione della Commissione riguardante le relazioni fra la Comunità ed i paesi dell'Europa Orientale ed Occidentale, ed in particolare il ruolo delle telecomunicazioni.

Sull'argomento si è svolto un ampio dibattito dal quale è emersa chiaramente la rilevanza politica di tali rapporti e l'opportunità, a giudizio di alcuni paesi, di estendere l'esame anche all'Unione Sovietica.

Sull'argomento sono state adottate Conclusioni in cui è delineato il ruolo che la Comunità può svolgere perchè i paesi dell'Est possano orientare le riforme in atto nel settore in modo da creare con la Comunità un unico spazio Europeo.

SERVIZI RADIOMOBILI

Nel perseguire la sua azione di indirizzo politico sui temi di maggior rilievo, la Presidenza non ha trascurato di promuovere la conclusione del lavoro già avviato. La direttiva e la raccomandazione sul servizio pubblico paneuropeo di radioavviso terrestre è stata adottata in ottobre dal Consiglio e il progetto di direttiva e di raccomandazione sul servizio telefonico numerico portatile europeo detto DECT (Digital European Cordless Telephone) è stato portato in posizione comune, avendo il Parlamento Europeo ormai dato il proprio parere.

Nello stesso Consiglio è stata esaminata una comunicazione della Commissione sul servizio radiomobile cellulare paneuropeo detto GSM, in cui si propongono azioni specifiche per consentire la completa e libera circolazione degli apparati portatili previsti nel servizio stesso ed è stata adottata una Risoluzione in cui si riconosce la necessità di avviare le azioni dette.

PROGRAMMA TEDIS

E' stata presentata dalla Commissione una comunicazione sulle azioni intraprese nell'ambito del programma TEDIS (Trade Electronic Data Interchange Systems) negli anni '88 ed '89 e la proposta di decisione del Consiglio per l'avvio della seconda fase del programma, ai fini di una prima valutazione dei riflessi nel settore delle reti di telecomunicazioni.

L'azione dovrà essere valutata formalmente nel semestre lussemburghese di attività comunitaria, seguendo la consueta procedura di cooperazione.

POSTE

Dopo la riunione informale di Antibes del 1989 tenuta dai Ministri delle Poste e Telecomunicazioni con la quale era stato aperto il dibattito su una Europa postale, nel corso del 1990 la Commissione ha svolto, in collaborazione con i Paesi membri della Comunità, un'intensa attività diretta alla formulazione di un Libro Verde sui servizi postali.

Hanno funzionato a pieno ritmo, sotto la Presidenza della Direzione Generale XIII della Commissione medesima, il Gruppo alti funzionari postali (SOG-P) e tre sottogruppi con il compito di approfondire i temi relativi ai "servizi riservati", ai "rapporti tra fornitori di servizi e clientela" ed alle "prospettive di sviluppo nell'ambito postale".

In particolare, sono state prese in considerazione le questioni regolamentari a carattere generale, tra le quali si evidenziano quelle concernenti:

- la giustificazione di un gruppo di servizi riservati;
- l'individuazione e la salvaguardia dell'area dei servizi riservati;
- la separazione delle funzioni regolamentari da quelle di gestione;
- la connessione delle tariffe ai costi;
- la modifica dell'attuale sistema di rimborso delle spese terminali in favore del paese membro di destinazione di oggetti postali impostati in un altro paese membro;
- la ricerca della compatibilità tra il complesso di regole che derivano, rispettivamente, dagli accordi in sede di Unione Postale Universale, dalla appartenenza alla Comunità e, in futuro, dagli atti conclusivi del negoziato Gatt.

Nei già citati Consigli dei Ministri sono state fornite adeguate informazioni sulle posizioni emerse nel corso delle riunioni dei gruppi e sugli orientamenti e prospettive di massima.

Il lavoro svolto, cui ha contribuito in maniera sostanziale il dibattito tenutosi nella già citata riunione informale del Consiglio dei Ministri delle Poste e Telecomunicazioni della Comunità tenutasi a Roma sotto la Presidenza italiana il 18 ottobre 1990, ha permesso un notevole avvicinamento al traguardo prossimo della redazione di un documento di base sulle amministrazioni e sulla esclusiva postale da sottoporre all'esame ed alle osservazioni di tutte le parti interessate in vista della presentazione del "Libro Verde", previsto dalla Commissione per il primo semestre del 1991.

APPALTI PUBBLICI

Con la direttiva 90/531/CEE del 17 settembre 1990, relativa alle procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni è stato completato il quadro della disciplina degli appalti pubblici di fornitura e di lavori già regolati, nella gran parte, dalle direttive fondamentali 71/305/CEE e 77/62/CEE e loro integrazioni e modificazioni.

Ai fini della corretta applicazione della suddetta direttiva 90/531/CEE è stato presentato, per la discussione, uno schema di direttiva, comunemente denominata "ricorsi", che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in materia di procedure di ricorso relative agli appalti nei menzionati settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Detto schema, ha tuttavia posto subito dei problemi che in atto non sono stati ancora risolti.

Infatti, è stato previsto che, in alternativa al sistema garantista dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali avverso le procedure di aggiudicazione ritenute illegittime, possa essere introdotto il diverso criterio di certificazione di rispondenza delle procedure di gara alla normativa sugli appalti pubblici da parte di persone fisiche private con blande sanzioni nei confronti dell'ente appaltante riscontrato in violazione.

Tale criterio alternativo, che non offre protezione adeguata alle imprese che vogliono concorrere agli appalti indetti negli Stati membri che adottino il criterio stesso, ha suscitato critiche ed opposizioni che hanno bloccato l'iter del progetto di provvedimento.

PROSPETTIVE

I lavori che presumibilmente saranno affrontati in questo primo semestre dal Lussemburgo riguardano: la seconda fase del programma TEDIS; l'esame in seconda lettura della direttiva sulla certificazione di rispondenza dei terminali di telecomunicazioni, direttiva portata in posizione comune a fine presidenza irlandese. l'esame del progetto di direttiva sulla protezione dei dati personali nelle reti numeriche pubbliche di telecomunicazioni (ISDN e GSM); un dibattito sul Libro Verde relativo ai servizi postali.

E' inoltre probabile, a giudicare dallo stato dei lavori preparatori a cui si partecipa, che la Commissione presenti al Consiglio in questo semestre sia una proposta di direttiva sull'applicazione della ONP alle linee fittate, sia una proposta di direttiva che sostituisca ed allarghi, al suo scadere (fine '91) la direttiva che vincola i Paesi Membri all'uso dello standard MAC nelle diffusioni televisive via satellite. Si tratterà, in quest'ultimo caso, di valutare l'idoneità della nuova direttiva che potrebbe tendere a vincolare gli Stati Membri sull'uso degli standard MAC non solo alle applicazioni dei satelliti di alta e media potenza, ma anche alla diffusione via cavo - a promuovere realisticamente l'introduzione e l'uso del sistema HDMAC, sviluppando in Europa per la TV ad alta definizione, nei tempi desiderati dall'Italia (sperimentazione nel '92 ed introduzione del servizio nel '95) ed indicati nella Decisione, adottata dal Consiglio dell'undici aprile 1989.

POLITICA COMMERCIALE DELLA COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA

NUOVA POLITICA MEDITERRANEA

La definizione di una nuova Politica mediterranea nella Comunità si basa sui seguenti principi:

- incoraggiare il pluralismo democratico ed il rafforzamento dell'economia di mercato;
- una concertazione CEE-Stati Membri sulla situazione debitoria dei PTM e sulle misure suscettibili di essere adottate a livello nazionale;
- un dialogo tra la Comunità ed i PTM non più solo bilaterale ma anche regionale e collettivo sia su questioni economiche che sociali, culturali e politiche di comune interesse;
- una maggiore concertazione degli sforzi comunitari e dei singoli Stati Membri con quelli di altri Paesi (EFTA, Europa Centrale e dell'Est) tenuto conto che il supporto esterno allo sviluppo dei PTM non può limitarsi alle sole azioni della Comunità e dei suoi Stati Membri.

Premesso ciò nel settore della cooperazione commerciale, la Commissione ha già esaminato le possibilità per un miglioramento dell'accesso dei PTM al mercato comunitario sia per i prodotti manufatturati che per i prodotti agricoli.

In ambito Consiglio dei Ministri CEE è stata adottata una decisione di mandato negoziale per il rinnovo dei protocolli finanziari per il periodo ottobre '91/ ottobre '96 con Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Giordania, Libano, Siria ed Israele.

La Commissione ha inoltre presentato proposte separate per la Jugoslavia e la Turchia per tener conto delle peculiarità di questi due Paesi.

Nel Consiglio del 18 e 19 dicembre u.s., sono state approvate le proposte della Commissione relative alla politica mediterranea rinnovata per gli anni 1992-96.

Finora la politica della Comunità nel Bacino del Mediterraneo si era ispirata a criteri eminentemente realistici, commisurati sia all'interesse europeo di creare nella regione un'area di tranquillità, sia nell'interesse dei Paesi rivieraschi di aprire alle loro produzioni sbocchi preferenziali su un mercato di oltre 320 milioni di consumatori.

Ora invece con il nuovo approccio approvato dal Consiglio si tende ad avviare un insieme di azioni che tendano a dare maggiore stabilità all'area in questione con meccanismi di cooperazione che oltre a conservare la loro efficacia vengano anche indirizzati verso obiettivi più avanzati, nel quadro di una valutazione complessiva del futuro di questa importante regione del mondo.

RELAZIONI CEE-ACP

Nel corso del 1990, a seguito della firma, avvenuta il 15.12.1989, della IV Convenzione di Lomè, l'attività in sede CEE si è limitata all'esame e relativa soluzione di problemi attinenti alla ordinaria gestione dell'accordo.

Particolare attenzione è stata data all'adesione della Namibia (intervenuta il 19.12.1990) con la quale gli ACP hanno raggiunto il numero di 69. Tale Paese, infatti, ormai membro di fatto della Convenzione di Lomè, potrà beneficiare di tutti i vantaggi derivanti dalle disposizioni di detto accordo, tra cui in particolare: il regime commerciale basato sul libero accesso

al mercato comunitario dei prodotti industriali ACP, il regime preferenziale per i prodotti agricoli, la maggiore flessibilità delle nuove norme di origine e l'assistenza tecnica e finanziaria.

RELAZIONI CEE-EFTA

Nel 1990 le relazioni con i Paesi dell'Associazione Europea di Libero Scambio sono state caratterizzate dall'avvio dei negoziati per la creazione di un "Spazio Economico Europeo".

Il 18 giugno u.s. il Consiglio ha approvato le direttive di negoziato e subito dopo sono iniziati i negoziati. A regolare la futura intesa saranno le quattro libertà del mercato unico della CEE e cioè: libera circolazione delle persone, delle merci, dei servizi e dei capitali (con possibilità di eccezioni e deroghe), uguaglianza delle condizioni di concorrenza.

E', altresì, prevista una cooperazione nelle cosiddette politiche di accompagnamento quali la ricerca, l'ambiente, la protezione dei consumatori, la piccola e media industria, il turismo.

In questo contesto viene acquisito il principio della applicazione automatica da parte dell'EFTA del patrimonio normativo comunitario (acquis communautaire) nei settori sopraindicati.

L'obiettivo è quello di raggiungere un'intesa entro il primo semestre del 1991 onde permettere di realizzare lo Spazio Economico Europeo a partire dall'1.1.93 dopo le necessarie ratifiche parlamentari.

Per quanto riguarda la libera circolazione delle merci esistono sufficienti punti di convergenza nei seguenti settori: proprietà intellettuale, appalti pubblici, affidabilità dei prodotti, marchio comunitario, certificazione, informazione e notifica sulle norme tecniche.

Permangono, invece, notevoli difficoltà nei settori dell'agricoltura, pesca, energia, regole d'origine ed ambiente, settori per i quali le richieste di deroghe pongono seri problemi.

Per quanto riguarda, invece, i problemi giuridici ed istituzionali, solo recentemente (Conferenza Ministeriale congiunta del dicembre u.s.) si è superato lo scoglio più duro dell'intera trattativa e cioè la presa di decisioni comuni.

In particolare è prevista l'istituzionalizzazione di un Consiglio EEE che comprende il Consiglio dei Ministri dei dodici, i Ministri dei sei Paesi EFTA ed i 17 membri della Commissione Europea.

In sostanza è prevalsa la tesi CEE tendente da un lato ad escludere la creazione di organismi decisionali paritetici e dall'altro a creare la possibilità di consultazioni preventive con l'EFTA in modo da permettere a tali Paesi di influire in qualche modo nelle varie fasi di formazione delle decisioni CEE.

Non vi sarà pertanto alcun trasferimento di sovranità dalla CEE all'EEE.

RELAZIONI CEE-PECO (PAESI EUROPA CENTRO ORIENTALE)

Nel quadro delle azioni promosse dalla CEE a favore dei Paesi PECO, l'Italia ha svolto un ruolo determinante sia sul piano politico che nelle sedi tecniche operative: ha, infatti, cooperato attivamente alla formazione della volontà comunitaria specie nel periodo di Presidenza (II semestre '90) nel corso del quale si sono concretizzate importanti iniziative quali l'estensione delle liberalizzazioni e dell'aiuto finanziario PHARE, inizialmente previsto solo per Polonia e Ungheria, anche agli altri Paesi dell'area e l'avvio

dei negoziati per la stipula di Accordi di Associazione con Ungheria, Polonia e Cecoslovacchia, Paesi che più degli altri hanno mostrato volontà di avviare politiche di concrete riforme del sistema economico verso quello di mercato.

In particolare per ciò che concerne le liberalizzazioni l'azione italiana è ispirata a principi di massima apertura verso detti Paesi che rappresentano un notevole sbocco per lo sviluppo delle relazioni economico-commerciali.

In nostro contributo non poteva, inoltre, non tener conto delle azioni parallele avviate dall'Italia in alcuni Paesi (iniziative pentagonali) miranti a riservare al nostro Paese un ruolo trainante già riconosciuto dai Paesi CEE in considerazione che dette iniziative costituiscono un "centro di sperimentazione avanzata" per la verifica delle reali possibilità di cooperazione.

In quest'ottica sono proseguiti i lavori nel 91 incentrati prevalentemente sulla negoziazione degli Accordi di Associazione con i citati tre Paesi.

In tale contesto l'azione italiana riguarda principalmente la programmazione dello smantellamento tariffario nel rispetto dei principi di base degli Accordi di Associazione e cioè la cosiddetta "asimmetria", che consente ai tre Paesi contraenti di offrire concessioni inferiori di quelle dei Paesi CEE e la cosiddetta "specificità" che tiene conto delle diverse reazioni e capacità di adattamento dei singoli mercati al processo di transizione.

La trattativa con l'Ungheria appare meno complessa in quanto tale Paese adotta una tariffa comparabile con quella comunitaria mentre per Polonia e Cecoslovacchia sarà necessario prevedere una completa ritariffa-

zione che consenta a detti Paesi di adottare misure di protezione della loro industria atteso che l'attuale dazio (4-5%) appare insufficiente allo scopo.

Da parte italiana si continuerà a dare il massimo apporto ai negoziati coordinando preventivamente l'azione in sede nazionale per uniformare gli interventi a livello ministeriale in ambito CEE tenendo conto, altresì, degli interessi dei settori produttivi nazionali.

RELAZIONI CEE-AMERICA LATINA

Importanti intese sono state sottoscritte nel II semestre '90 e altrettanto significativi risultati sono stati raggiunti nel campo della cooperazione economica con tali Paesi. In particolare:

- sono stati conclusi Accordi quadro di cooperazione economica con l'Argentina e il Cile; detti Accordi sono non preferenziali ed hanno carattere evolutivo;
- sono state adottate misure eccezionali nei confronti di quattro Paesi del Patto Andino (Colombia, Bolivia, Perù ed Ecuador) in risposta al piano speciale di lotta contro la droga varato da quei Governi (in particolare Colombia);
- sono stati avviati e portati ad un buon livello di avanzamento i negoziati tra CEE e Messico per la stipula di un Accordo quadro di cooperazione economica di nuova generazione;
- si è iniziata l'elaborazione dei testi per avviare negoziati per la stipula di Accordi-quadro di cooperazione economica con l'Uruguay ed il Paraguay.

Nel raggiungimento di tali risultati è stato determinante il ruolo svolto dalla Presidenza italiana che in più occasioni, con tenacia e fermezza, ha operato per consentire all'interno dei dodici il superamento delle varie difficoltà frapposte da molte delegazioni che minore sensibilità politica mostravano nei confronti delle problematiche poste da taluni Paesi latino-americani.

Nel I semestre 1991 la Presidenza lussemburghese ha previsto la conclusione dell'Accordo di cooperazione con il Messico. Allo stato attuale si è raggiunta un'intesa per un Accordo più articolato rispetto a quelli conclusi con Argentina e Cile.

Si stanno mettendo a punto le direttive di negoziato per la conclusione dell'Accordo di cooperazione con il Paraguay (nei confronti del quale non esisteva alcun accordo comunitario) e con l'Uruguay (legato invece con un Accordo commerciale alla CEE fin dal 1973).

Entrambi gli Accordi avranno natura non preferenziale con carattere evolutivo e punteranno sul rafforzamento della cooperazione e sull'intensificazione e diversificazione degli scambi anche tramite l'incremento del flusso di investimenti.

Per il mese di marzo a Managua è prevista inoltre la ministeriale di San José VII che vedrà riuniti i Paesi dell'America Centrale e i Paesi Membri della Comunità.

In tale occasione dovremo pronunciarci sulle loro richieste di abbassamento di dazi mediamente dal 5% allo 0,5% per tutti i prodotti tropicali (facilitazioni GATT).

La posizione italiana nei confronti dei Paesi Latino-americani, nel corso dei negoziati per la

conclusione degli Accordi quadro con la CEE, è stata ed è di favorevole apertura sia per quanto concerne la reale cooperazione industriale e tecnica sia relativamente alle agevolazioni commerciali richieste dai paesi Centro-americani (Piano speciale Colombia e San José VII).

In tale ottica l'Italia ha sovente appoggiato le richieste della delegazione spagnola che, in ambito comunitario, è quella di gran lunga meglio predisposta nei confronti dell'America Latina.

RELAZIONI CEE-GIAPPONE

Sono proseguiti i contatti con le Autorità giapponesi in vista di delineare possibili intese per il dopo 1992, con particolare riguardo al settore delle auto, per il quale tuttavia non esistono ancora precise direttive negoziali ma soltanto taluni principi di massima, elaborati dal Consiglio.

Tali principi riguardano il sistema di monitoraggio sulle importazioni totali, la conoscenza dei livelli di produzione dei transplants, una connessione tra questi due concetti e contropartite per un migliore accesso al mercato giapponese.

Inoltre, per quanto riguarda il settore del cuoio e delle calzature, in cui permangono restrizioni e tariffe giapponesi particolarmente elevate, ci si è attivati in sede comunitaria anche in relazione al negoziato Uruguay Round.

Da parte giapponese, al momento, non sembra però accettabile una liberalizzazione completa a termine, mentre è emersa la disponibilità ad un aumento dei contingenti-annuali e ad una riduzione dei dazi.

Infine, è stato istituito in sede comunitaria un gruppo consultivo per la trattazione di questioni commerciali CEE-Giappone.

**PARTECIPAZIONE AI NEGOZIATI - URUGUAY ROUND: POLITICA
TESSILE E AGRICOLA**

a) L'Uruguay Round ha rappresentato il più gravoso impegno del 1990 anche in rapporto al semestre di Presidenza italiana.

Si è trattato di un compito non facile, considerata anche l'inclusione nel negoziato di settori finora non disciplinati in sede GATT, quali i servizi, la proprietà intellettuale e le misure relative agli investimenti.

Questo dei settori nuovi è stato, insieme all'accesso al mercato ed al rafforzamento delle regole, uno dei temi principali del round.

Per quanto riguarda l'accesso al mercato, obiettivo italiano è stato il perseguimento di una liberalizzazione da conseguirsi con il contributo di tutti i partecipanti al negoziato, sia pure modulata in base alle effettive condizioni di sviluppo.

Ciò implicava la soppressione generalizzata dei picchi tariffari e la riduzione delle restrizioni quantitative. Peraltro, la sopravvenuta crisi del negoziato ha impedito finora il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Ci si è, comunque, adoperati perchè la Comunità svolgesse un ruolo di mediazione tra gli interessi contrapposti dei Paesi industrializzati da una parte e dei Pvs dall'altra, senza nel contempo rinunciare a degli obiettivi minimali in materia di protezione della proprietà intellettuale, di disciplina delle misure relative agli investimenti e di liberalizzazione dei servizi.

Anche qui la crisi ha impedito una valutazione dei risultati potenziali dell'attività negoziale, ritenuti comunque meno promettenti in materia di investimenti

che non in materia di servizi e di proprietà intellettuale, settori questi ultimi, in cui devono peraltro ancora comporsi alcune divergenze di posizione non soltanto tra i Pvs e industrializzati, ma anche tra la stessa Comunità e gli Stati Uniti;

b) Nell'ambito Uruguay Round un'attenzione particolare è stata attribuita al negoziato relativo al tessile e abbigliamento, considerata l'importanza che il settore riveste per l'economia della CEE - prima esportatrice mondiale del settore - ed in particolare per l'Italia, il cui export copre l'11% del commercio mondiale.

In sintesi, si è perseguita una linea di negoziato la più liberistica possibile per la quale, se da una parte si è inteso raggiungere la più completa integrazione del settore al GATT, dall'altra si è voluto garantire il settore stesso con un rafforzamento delle regole e discipline anche in funzione dell'effettivo accesso ai mercati.

In relazione a ciò va rilevato come la delegazione italiana - soprattutto nel periodo di Presidenza - sia stata impegnata in un difficile esercizio di mediazione, diretto a raggiungere una posizione unitaria, idonea a superare, per quanto possibile, il conflitto a livello negoziale tra Paesi in via di sviluppo e Paesi industrializzati.

I Pvs tendono, infatti, a perseguire una liberalizzazione senza l'osservanza di obblighi particolari che possano comportare per essi effetti sanzionatori (v. clausola di salvaguardia), contro una posizione più garantista dei Paesi industrializzati.

Pur tuttavia, quando già si sono cominciate a delineare prospettive di risultati favorevoli, è intervenuta ad invalidarli la crisi negoziale dello

scorso dicembre. Da qui la necessità di trovare comunque soluzioni in tempi brevi, tenuto conto che a luglio prossimo verrà a scadere l'Accordo Multifibre che ha disciplinato finora il commercio internazionale di tali prodotti.

c) Va strettamente collegata alla crisi di dicembre l'offerta negoziale agricola della Comunità.

Pur se modesta, questa non era comunque da considerare meno importante, in quanto conteneva un inizio di riduzione dei sostegni e soprattutto un principio, quello della tarifficazione, suscettibile a lungo andare di smantellare le alte barriere alla frontiera del mercato agricolo comunitario.

A ciò si aggiunge l'ulteriore prova di flessibilità offerta dalla Commissione nel corso dei lavori della Conferenza ministeriale del dicembre scorso, con nuove proposte intese a garantire:

- un accesso minimo sul mercato comunitario del 3% del consumo, con il conseguente aumento delle importazioni nei settori in cui le stesse dai Paesi terzi non raggiungono attualmente detta percentuale;
- la limitazione dell'operazione "riequilibrio" ai soli prodotti di sostituzione dei cereali, escludendola per prodotti oleaginosi;
- l'assunzione di impegni da quantificare in materia di aiuti all'esportazione.

Nel semestre in corso di Presidenza lussemburghese, da parte nostra si sta svolgendo un'azione a Bruxelles intesa a creare le premesse per una ripresa in tempi brevi e per una conclusione dell'Uruguay Round, anche se tale azione risulterà ovviamente condizionata dalla possibilità o meno di risolvere il problema agricolo alla base della crisi.

E' auspicabile che nuove proposte della Commissione, dirette alla creazione di un sistema di sostegno dei redditi agricoli avente carattere misto, cioè basato oltre che sui premi garantiti anche sugli aiuti diretti ai produttori, possano avere un impatto positivo sul prosieguo del negoziato.

PREFERENZE GENERALIZZATE E PRODOTTI DI BASE

Un contributo fattivo e continuo, soprattutto nel semestre di Presidenza italiana, hanno comportato lavori relativi all'SPG che si sono incentrati sull'aggiornamento per il 1991 dello schema relativo ai prodotti industriali, tessili, agricoli e siderurgici, in attesa di conoscere i risultati definitivi dell'Uruguay Round: i relativi Regolamenti, in numero di 7, sono stati approvati dal Consiglio entro termini utili e necessari per predisporre le norme di attuazione operative.

Inoltre, in rapporto ai grandi mutamenti avvenuti nell'Est europeo, si sono dovuti affrontare numerosi nuovi problemi soprattutto per l'inserimento tra i Paesi beneficiari di Cecoslovacchia, Bulgaria e Romania (Polonia e Ungheria già ne fanno parte).

Infine, la crisi generalizzata degli Accordi internazionali relativi ai prodotti di base ha comportato un impegno di studio ed analisi per ricercare nuovi contenuti e nuove impostazioni: ne sono esempio i problemi rimasti irrisolti del caffè e del cacao.

Si sono, comunque, portati avanti lavori relativi ai gruppi di studio dello stagno, rame e nichel, dell'accordo juta ed importanti future azioni per la bauxite.

E' stato altresì fornito contributo in vari sedi internazionali, come nelle varie sessioni all'UNCTAD a Ginevra, all'OCSE ed in alcuni consigli annuali relativi all'ITTO (Accordo Internazionale Legni Tropicali), INRO (Accordo internazionale sulla gomma naturale) e IJO (Accordo internazionale sulla juta), mentre è stato assicurato il contributo ai lavori del Fondo Comune sui prodotti di base, entrato in funzione nel primo semestre dell'anno.

Gli indirizzi che si intenderebbero seguire nel programma di attività della presidenza lussemborghese, per quanto riguarda le preferenze generalizzate, sono ancora di attesa per l'offerta decennale, per la quale si intenderebbe confrontare gli eventuali risultati dell'Uruguay Round, una volta che detto negoziato sia stato ripreso ed eventualmente concluso.

Anche per i prodotti di base la presidenza lussemborghese non ha delineato una propria strategia limitandosi per ora ad affrontare caso per caso le questioni che potrebbero presentarsi.

POLITICA SIDERURGICA COMUNITARIA

La grave crisi in cui ormai da tempo si dibatte il settore siderurgico - e per la quale si è resa necessaria già in passato, in attuazione del piano Davignon, una serie di Accordi di Autolimitazione con Paesi terzi fornitori - ha comportato nel 1990 la stipula di altri accordi di autolimitazione con: Austria, Svezia, Norvegia, Finlandia, Bulgaria, Cecoslovacchia, Romania, Ungheria, Polonia e Brasile.

Inoltre, in vista della scadenza, il 31.3.1992, dell'Accordo di Autolimitazione e del "Consensus" bilaterale, che regolano i rapporti commerciali CEE-USA nel settore siderurgico, sono già iniziate discussioni, anche se informali, sia al GATT che in sede CEE, per il rinnovo, con valenza multilaterale, di tali strumenti convenzionali.

POLITICA ANTI-DUMPING

La politica anti-dumping rappresenta un elemento qualificante della politica commerciale comunitaria ed ha consentito pur nella insufficienza delle strutture della Commissione (sia sotto il profilo degli organici che sotto quello finanziario), di conseguire significativi risultati, a tutela della produzione CEE contro pratiche di dumping che, soprattutto da parte di alcuni Paesi - e per differenti motivazioni - diventano sempre più diffuse, tanto da apparire un generalizzato sistema di penetrazione sul mercato.

Attualmente pur perdurando azioni di dumping da parte dei Paesi dell'Est e della Jugoslavia, appaiono sempre più preoccupanti e massicce le azioni di dumping giapponesi, coreane e di altri Paesi del Sud Est asiatico, dirette ad acquisire importanti quote del mercato comunitario in settori a tecnologia avanzata.

Il fenomeno si è aggravato con il tentativo giapponese di eludere misure antidumping adottate per prodotti finiti e impiantando nella Comunità fabbriche di mero assemblaggio.

Da parte italiana, nell'ambito della istituzione comunitaria competente, ci si è sempre adoperati a salvaguardare il mercato nazionale e comunitario dalle importazioni a costo anormalmente basso cooperando attivamente con la stessa istituzione a perseguire detto obiettivo.

I prodotti che hanno formato e formano tuttora oggetto di procedure antidumping concernono un'ampia gamma di settori e, soprattutto: chimico tessile, elettronico meccanico e siderurgico.

MISURE DI SALVAGUARDIA

Su richiesta dell'Italia, la Commissione CEE ha adottato una serie di decisioni relative a misure di salvaguardia basate sull'art. 115 del Trattato di Roma, escludendo dal trattamento comunitario di libera pratica taluni prodotti tessili (filati di cotone originari Pakistan, tessuti di cotone originari Cina, India, Corea del Sud, Pakistan; tessuti di fibre artificiali e sintetiche originari da Pakistan e tessuti di seta originari Cina), e i seguenti altri prodotti: banane origine Paesi terzi, macchine per cucire e motocicli origine Giappone, autoveicoli origine Giappone nonché un'intesa di autolimitazione in base al Reg. 288/82 per talune calzature origine Corea del Sud e Taiwan.

PARTECIPAZIONE COMUNITARIA A FIERE ED ESPOSIZIONI

Un contributo fattivo e costante è stato quello degli Uffici competenti del Ministero in seno al Gruppo "Fiere ed Esposizioni" che si riunisce periodicamente in sede CEE.

Competenze specifiche sono:

coordinamento della partecipazione comunitaria a talune manifestazioni fieristiche che si svolgono in Paesi terzi mediante il raggruppamento in un unico spazio espositivo dei vari "stands" nazionali e di quelli della Commissione;

- predisposizione di cartellonistica, e di altre forme di pubblicità dirette ad illustrare le realizzazioni della Comunità in vari campi.

Va menzionata, inoltre, l'attività del gruppo intesa a coordinare la partecipazione degli Stati membri alle esposizioni universali: nel corso del 1990 sono proseguite le discussioni per il coordinamento delle partecipazioni nazionali alle Esposizioni Universali di Siviglia e Genova, che avranno luogo nel 1992 in occasione delle celebrazioni colombiane.

ATTIVITA' COMUNITARIE NEL SETTORE VALUTARIO

Nel settore valutario per l'anno 1990 di grande rilievo sono stati alcuni temi affrontati nell'ambito del gruppo crediti all'esportazione.

Fra i molti argomenti in discussione, due spiccano sugli altri:

1. MODIFICA IN ATTO DELLA NORMATIVA "CONSENSUS"
 - a) crediti all'esportazione.

E' noto come da tempo, sotto la pressione degli Stati Uniti l'orientamento generale è quello di una progressiva riduzione del sostegno finanziario (contributo sugli interessi). Detta tendenza troverebbe la sua giustificazione nei pericoli di distorsione degli scambi connessi ai sostegni pubblici delle esportazioni a credito: da qui la necessità di una loro graduale diminuzione.

Poichè un cambiamento di tendenza è al momento poco probabile, il nostro Paese, onde evitare di trovarsi isolato nella difesa ad oltranza degli attuali sostegni, si è mosso e continua a muoversi nel senso di ottenere il massimo delle contropartite delle concessioni fatte.

b) crediti di aiuto.

Maggiori preoccupazioni ha invece destato il problema dei crediti di aiuto.

Fallito il tentativo statunitense di impedire la concessione di crediti di aiuto (specialmente italiani e francesi) tramite il progressivo aumento dell'elemento-dono, nel corso del 1990 la discussione si è spostata sulla eventuale adozione di una procedura di notifica preventiva così rigorosa da comportare fin dall'inizio il blocco di un'operazione ove questa non venga approvata dai partners OCSE attraverso meccanismi sui quali il dibattito è tuttora aperto.

2. L'ASSICURAZIONE DEI CREDITI ALL'ESPORTAZIONE IN VISTA DEL COMPLETAMENTO DEL MERCATO UNICO EUROPEO.

La situazione a fine 1990 può essere sintetizzata nel modo seguente:

- nel settore del breve termine l'attività si è concentrata sulla individuazione, in merito alle diverse forme di sussidio statale, dei fattori distorsivi della concorrenza fra imprese pubbliche e imprese private. Pertanto, il completamento del Mercato Unico spingerà le istituzioni pubbliche a scegliere se abbandonare al settore privato la copertura a breve oppure se continuare ad operare sul mercato in concorrenza con i privati rinunciando alle varie forme di sussidio statale (eventualmente con una gestione separata).

- Il settore del medio e lungo termine rimarrebbe invece di competenza delle agenzie pubbliche.

E' stato comunque, più volte sottolineato come, in vista della scadenza '92, sia necessario eliminare le distorsioni derivanti dalla diversità fra sistemi nazionali e relative politiche assicurative.

Ma, malgrado gli sforzi fatti, vi è ancora divergenza di vedute fra chi (G. Bretagna, Irlanda, Danimarca, Olanda) vorrebbe un'armonizzazione spinta fino al completo disimpegno dello Stato dal sostegno alle esportazioni e chi (gli altri partners CEE), pur auspicando maggiore cooperazione ed armonizzazione, ritengono essenziale la presenza dello Stato nel settore soprattutto per far fronte alla concorrenza dei Paesi extra-comunitari.