

Per la licitazione privata e l'appalto-concorso vale quanto stabilito per l'asta pubblica.

Più agevole è l'utilizzo dell'euro nella trattativa privata che è caratterizzata dall'assenza di un formale procedimento di scelta, benchè non prescinda da un esame comparativo delle offerte.

In sede di stipula del contratto, la scelta effettuata dal contraente sarà irreversibile e vincolante nel caso di denominazione euro mentre sarà data la possibilità del cambiamento in itinere nel caso di scelta iniziale effettuata in lire.

Per le fasi del pagamento occorre distinguere tra:

- contratti stipulati prima dell'1.1.1999 e che si concluderanno nel periodo transitorio: il contraente avrà la possibilità di scegliere il pagamento in euro anche nel caso in cui la scelta iniziale sia in lire;
- nei contratti stipulati prima dell'1.1.1999 o nel periodo transitorio e che si concluderanno dopo il 31.12.2001 i riferimenti alla lira si intenderanno come riferimenti all'euro;
- contratti stipulati durante il periodo transitorio e che si concluderanno sempre entro il periodo transitorio: il contraente avrà la facoltà di scegliere il pagamento in euro e l'eventualità di modificare in itinere la scelta iniziale effettuata in lire.

La possibilità per il creditore della P.A. di esercitare l'opzione di chiedere il pagamento in euro delle prestazioni del contratto in corso di esecuzione potrà essere esercitata finchè non sarà intervenuto l'atto di liquidazione finale della somma dovuta (termine ultimo per esercitare l'opzione). Tale momento è stato individuato in base all'esigenza di evitare ritardi nell'azione amministrativa, tenuto conto che, trattandosi di adempimento

contrattuale, il pagamento dovrà avvenire entro il termine convenuto. Pur cercando di dare ampia discrezionalità ai contraenti riguardo la possibilità di effettuare il cambiamento in itinere nel caso di scelta iniziale effettuata in lire, occorre, comunque, regolare questa facoltà di opzione per tutelare entrambi i contraenti e in ossequio al principio di trasparenza e correttezza che regola l'attività dell'Amministrazione.

La facoltà di richiedere il pagamento in euro potrà avvenire in sede contrattuale e dar luogo quindi ad un patto non modificabile se non per il mutuo consenso.

Riguardo al pagamento delle obbligazioni accessorie, l'adempimento di obblighi extra-contrattuali verso privati e le modalità di pagamento dei debiti verso l'Amministrazione, va tenuto conto che:

- se l'adempimento dell'obbligazione principale avverrà in euro, le somme dovute per interessi e, comunque, in adempimento delle obbligazioni accessorie, saranno corrisposte in euro;
- se il credito verso le Amministrazioni pubbliche non deriva da contratto, sarà demandata alle singole Amministrazioni la definizione delle procedure;
- il debitore delle Amministrazioni pubbliche avrà facoltà di pagare in euro quanto da lui dovuto;
- l'applicazione non comporterà oneri finanziari aggiuntivi per i creditori e debitori delle Amministrazioni pubbliche. Saranno nulli gli eventuali patti contrari.

Nell'ultima fase del procedimento, relativa all'esecuzione del contratto ed al pagamento del prezzo, intervengono le Sezioni di tesoreria e i concessionari per il pagamento dei titoli di spesa.

5) LE POLITICHE A SOSTEGNO DELLO SVILUPPO

Patrimonio culturale, senescenza, biodiversità, trasporti terrestri, inseriti nel quinto programma quadro ricerca scientifica per iniziativa italiana.

Dal vertice informale Trasporti e ambiente di Chester, emerge un modello di sviluppo infrastrutturale rispettoso degli standard ecologici, mentre si profilano pericoli per i marittimi italiani con la liberalizzazione del cabotaggio e la libera prestazione dei servizi.

Cambiamenti climatici, qualità dell'aria e dell'ambiente, riduzione del tenore di zolfo, diversità biologica, politica delle acque, sono avanzati nel semestre britannico.

Avviata la liberalizzazione delle telecomunicazioni, emerge una disciplina ulteriore per la telefonia mobile mondiale e per l'uso sicuro di Internet.

5.1 Il V Programma quadro di ricerca

In attesa della definizione di un'intesa con il Parlamento europeo sull'importo complessivo del V Programma quadro di ricerca, è stato possibile un consolidamento dei risultati negoziali relativi a programmi specifici, riguardanti: la Società dell'informazione, la promozione dell'innovazione e della partecipazione delle PMI, la ricerca del settore nucleare, le disposizioni comuni a tutti i programmi.

A seguito delle proposte della Commissione di un finanziamento totale di 16.300 MECU e del Parlamento di 16.700 MECU e alla luce della proposta di alcuni Stati membri per un ammontare complessivo inferiore a quello stanziato per il IV P.Q., l'Italia ha sostenuto l'ipotesi di una dotazione finanziaria complessiva al P.Q. che mantenesse il rapporto con il PIL comunitario e che rappresentasse un aumento in termini reali, proponendo una quantificazione in 15.800 MECU (aumento in termini di cassa del 20% e aumento in termini reali del 9%).

La proposta di compromesso della Presidenza britannica relativa alla ripartizione finanziaria all'interno dei vari programmi costituisce una buona base di partenza da inserire fra le priorità della Presidenza austriaca mentre un accordo è stato raggiunto con il significativo apporto dell'Italia sulla gestione dei programmi di ricerca.

L'Italia ha chiesto ed ottenuto l'inserimento di azioni chiave su temi prioritari per il Paese, quali il patrimonio culturale ed i trasporti terrestri; ha appoggiato analoghe iniziative di altri Stati membri per settori rilevanti quali l'invecchiamento della popolazione, il cambiamento globale, il clima, la biodiversità, le foreste, appoggiando analoghe iniziative di altri Stati membri.

In tale sede è stata ribadita l'importanza che il nostro Paese annette agli aspetti gestionali, al mandato ed alla composizione dei gruppi consultivi esterni nonché alla ferma aspettativa per la presa in conto da parte della Commissione delle indicazioni degli Stati membri.

Con il superamento delle perplessità di talune delegazioni, quella greca in particolare, è stata possibile l'approvazione della risoluzione inerente la cooperazione tra U.E. ed ESA nel settore della ricerca spaziale.

Nonostante la riconosciuta opportunità di valutare alternative meno costose del progetto ITER è stata approvata la proroga triennale dell'accordo ITER-EDA, dopo una dichiarazione a verbale della delegazione francese sul futuro di JET, e sono stati approvati i mandati alla Commissione per la conclusione di accordi di cooperazione S/T con Cina ed il Canada.

5.2 Trasporti ed ambiente: verso uno sviluppo sostenibile nel settore dei trasporti

Il programma trasporti-ambiente mirato ad una più ampia liberalizzazione del mercato, in una prospettiva di risposte strategiche verso uno sviluppo sostenibile nel settore dei trasporti, che tenga conto della tutela del consumatore è la linea politica che ha caratterizzato l'attività del semestre di Presidenza inglese.

Al Consiglio informale congiunto Trasporti-Ambiente svoltosi a Chester (24-26 aprile) sono state indicate le scelte da operare per uno sviluppo infrastrutturale del sistema dei trasporti rispettoso degli standard ecologici, anche in conseguenza degli impegni assunti a Kyoto dai capi di Stato e di governo dei Paesi U.E. e dei risultati del Consiglio europeo di Lussemburgo.

In particolare la Presidenza inglese ha operato per sensibilizzare maggiormente i Consigli europei dei trasporti verso il fattore ambientale con l'obiettivo di una riduzione dei gas-serra (CO₂, CO_h, N₂O, anidride carbonica, metano ed ossidi di azoto) ed un maggiore sostegno allo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con consistente riduzione dell'autotrasporto.

La riduzione delle emissioni del 10% rispetto ai livelli del 1990 e l'impegno di un'ulteriore riduzione del 15% entro il 2010 vede impegnata l'Italia in un vasto ed articolato programma di interventi normativi ed infrastrutturali dei vari comparti dei trasporti.

E' proseguita altresì la politica volta a realizzare un'organica rete di trasporto transeuropeo anche attraverso la cooperazione tra settore pubblico e privato per il finanziamento delle opere.

E' stato dato ulteriore impulso all'attività volta ad attuare una strategia di preadesione nei riguardi dei Paesi candidati all'ingresso nella U.E. A riguardo, da parte dell'Italia sono stati esaminati i possibili impatti derivanti dall'allargamento ai PECO senza individuare particolari aspetti negativi ma condizionando l'ingresso all'adeguamento delle normative interne dei paesi neoaderenti a quelle comunitarie, soprattutto in materia di condizioni tecniche e di sicurezza.

Nel corso del semestre sono state affrontate anche alcune delicate problematiche di settore: trasporto su strada, aereo, marittimo, aiuti alla costruzione navale, esercizio dei traghetti ro-ro (traghetti a caricamento orizzontale, passeggeri e automezzi, roll-on/roll-off) e unità veloci .

Il negoziato U.E.-Svizzera e fiscalità - cosiddetto Eurovignetta - non ha fatto progressi, in attesa che si svolga il referendum promosso dagli autotrasportatori elvetici contro il progetto del proprio governo di ulteriori tasse per finanziare i nuovi progetti ferroviari. Dal lato austriaco non si sono registrate modifiche nelle posizioni dei paesi maggiormente interessati: l'Austria chiede una speciale "protezione" per l'attraversamento del Brennero; Germania, Italia ed Olanda respingono fermamente tale impostazione in quanto contraria al diritto comunitario. Il 1° luglio, con la liberalizzazione del cabotaggio è stato liberalizzato il trasporto stradale sul territorio comunitario.

Per il settore aereo, il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad iniziare il negoziato per la creazione di un Ente europeo per la sicurezza (EASA) e per l'adesione della Comunità ad Eurocontrol, a lato degli Stati membri. La partecipazione della Comunità dovrebbe rafforzare il coordinamento dei tre Enti che svilupperanno la strategia satellitare europea (EASA, Eurocontrol

e U.E.). L'Italia ha presentato formalmente la candidatura della città di Roma a sede della futura agenzia satellitare europea.

5.3 Trasporti marittimi. Il Libro Verde della Commissione

Particolarmente intensa è stata l'attività sul fronte dei trasporti marittimi che ha avuto come base di discussione il Libro Verde della Commissione sui porti e sulle infrastrutture marittime, la nuova disciplina degli aiuti alla costruzione navale, la direttiva del Consiglio sulle condizioni per l'esercizio di traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea nella Comunità, la Comunicazione della Commissione al Consiglio su una politica comunitaria in materia di equipaggio per i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto all'interno degli Stati membri o tra essi. Si indicano di seguito gli aspetti più significativi e lo stato dei lavori:

a) Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime

Il documento della Commissione si prefigge l'obiettivo di suscitare un dibattito sulle problematiche portuali e sulle future politiche capaci di realizzare un sistema portuale efficiente, inserito nella rete transeuropea, in grado di sostenere la competitività dell'esportazione europea e caratterizzato da una corretta concorrenza.

Il libro si articola in quattro parti: i porti nell'economia dell'Unione europea; i porti dell'Unione europea e la politica dei trasporti comunitaria; finanziamento e fissazione dei canoni per i porti e per le infrastrutture marittime, servizi portuali; organizzazione ed accesso al mercato.

In esso vengono indicate alcune misure di intervento che la Commissione intende adottare anche in considerazione della forte

eterogeneità che caratterizza gli ordinamenti dei porti europei. Il primo intervento sarà costituito da un inventario dei finanziamenti pubblici, dei sistemi di finanziamento e delle pratiche di tariffazione nei principali porti che svolgono traffico internazionale. Alla fine dell'anno in corso verrà poi presentata una comunicazione sull'imputazione dei costi per le infrastrutture in un'ottica multimodale, con l'intento di realizzare un sistema comune di finanziamento e di tariffazione dei servizi portuali. Nel Libro Verde viene evidenziato come tale sistema potrebbe essere basato sul principio del "chi usa paga" in modo che gli utenti sostengano i costi reali dei servizi e degli impianti portuali che utilizzano. Nel lungo periodo la politica tariffaria delle infrastrutture dovrebbe considerare i costi sociali marginali che riguardano i nuovi investimenti, i costi di esercizio e i costi esterni delle infrastrutture. Su queste tematiche la Commissione, nella riunione del Consiglio Trasporti del 17-18 giugno u.s., ha comunicato che presenterà nei prossimi 12-18 mesi dei testi normativi.

Sui servizi portuali viene proposta la messa a punto di un quadro normativo che consideri, tra l'altro, i requisiti di sicurezza, gli obblighi di servizio pubblico, la necessità di un approccio graduale e differenziato, data l'eterogeneità di tali servizi, inteso a raggiungere una più ampia liberalizzazione di tale mercato.

b) Disciplina degli aiuti alla costruzione navale.

Si tratta di un regolamento del Consiglio che prevede le seguenti principali misure:

- prosecuzione del regime di aiuti alla produzione fino al 31 dicembre 2000 e la sua abolizione anche se non dovesse entrare in vigore

l'accordo OCSE (che prevede la soppressione degli aiuti al settore e non ancora ratificato perchè gli USA non hanno sciolto la riserva sulla loro adesione);

- impegno della Commissione ad effettuare una verifica delle condizioni di mercato a fine 1999 e previsione di misure capaci di contrastare eventuali pratiche di concorrenza sleale da parte di paesi terzi;
- mantenimento delle misure di sostegno alla ricerca e sviluppo ed alla chiusura dei cantieri;
- aiuti alla ristrutturazione o al salvataggio delle imprese in difficoltà;
- aiuti all'innovazione;
- aiuti agli investimenti su base regionale: riguardano soltanto i cantieri ammessi agli aiuti regionali, ossia quelli localizzati nelle Regioni che rientrano nell'obiettivo 1 e quelli localizzati nelle Regioni contrassegnate da ritardi nello sviluppo economico;
- aiuti destinati a coprire le spese dei cantieri navali per la tutela dell'ambiente;
- monitoraggio e controllo del sistema degli aiuti, della capacità produttiva e della produzione.

Il provvedimento è stato adottato a maggioranza (voto contrario di Germania, Svezia e Portogallo, astensione della Grecia) dal Consiglio Industria del 7 maggio.

- c) Direttiva del Consiglio concernente le condizioni per l'esercizio di traghetti ro-ro e unità veloci.

La direttiva è collegata ad una risoluzione sulla sicurezza dei traghetti passeggeri ro-ro adottata dal Consiglio, il 22 dicembre 1994, in seguito

a gravi incidenti tra cui quello dell'Estonia.

I principali obiettivi che si intendono perseguire sono: l'introduzione di un regime di controlli obbligatori; la garanzia agli Stati ospitanti di partecipare alle inchieste sui sinistri marittimi che riguardano i servizi di linea passeggeri anche quando essi avvengono in acque internazionali, sempre che si tratti della tipologia di navi alle quali si applica la direttiva; l'anticipazione dell'introduzione del "data recorder" che è un sistema di registrazione dei dati analogo alla scatola nera degli aerei.

Il campo di applicazione del provvedimento riguarda tutti i traghetti ro-ro e le unità veloci adibite al trasporto di passeggeri, indipendentemente dalla bandiera, che svolgono servizi regolari di linea da o verso un porto comunitario, in navigazione internazionale o nazionale oltre le 20 miglia. E' prevista la possibilità di estendere la direttiva anche alla navigazione entro le 20 miglia dalla costa che consentirà di ricomprendere tutti i collegamenti con le isole in vista del completamento del processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo a partire dal 1° gennaio 1999.

Il regime di controlli che il provvedimento istituisce è di carattere preventivo e riguarda una serie di requisiti di carattere formale e sostanziale che le compagnie e le navi sono tenute a rispettare prima di avviare un servizio regolare di linea passeggeri che opera nell'ambito della Comunità. Vengono inoltre fissati i casi in cui lo Stato ospite che dispone i controlli vieti ad una impresa di svolgere un servizio regolare; i divieti possono intervenire anche per le navi operanti quando sia rilevata l'inosservanza dei requisiti prescritti dalla direttiva stessa.

L'Italia ha sostenuto con forza i principi sanciti in tale provvedimento, sul quale c'è stato l'accordo politico dei Ministri, essendo stato adottato all'unanimità nel Consiglio Trasporti tenutosi a Lussemburgo il 17 e 18 giugno u.s. Si attende ora il parere del Parlamento europeo per giungere alla posizione comune. La data di trasposizione negli ordinamenti nazionali è entro 18 mesi dalla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee.

- d) Nella comunicazione della Commissione al Consiglio su una politica comunitaria in materia di equipaggio per i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto all'interno degli Stati membri o tra essi si identificano alcune linee di azione finalizzate a mantenere e promuovere l'occupazione dei marittimi comunitari che, nel periodo 1985-1995, ha subito una contrazione pari al 37% passando da 206000 a 129000 unità: l'aumento del 14% dei cittadini provenienti da Paesi non comunitari occupati nel settore che sono passati da 29000 a 33000 unità ha reso ulteriormente critica la situazione. I presupposti dell'azione comunitaria sono due: l'adozione di un regime definitivo in materia di cabotaggio, attraverso la proposta di modifica dell'art. 3 del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati Membri e la proposta di direttiva del Consiglio sulle condizioni in materia di equipaggio per i servizi regolari di trasporto di passeggeri e di traghetto che operano tra Stati membri. La prima proposta nasce dalla relazione sullo stato di attuazione del Regolamento 3577/92. Nelle conclusioni della relazione, si afferma la necessità di modificare il Regolamento riconducendo la

disciplina di tutte le questioni relative agli equipaggi operanti nella navigazione in cabotaggio (dalle tabelle di armamento ai livelli retributivi) alla regola generale dello Stato di bandiera, lasciando allo Stato ospitante la possibilità di richiedere che il 100% del personale impiegato sia di provenienza comunitaria. Le conseguenze per l'Italia di tale impostazione sono molto negative perchè esiste un divario nei costi con gli altri marittimi comunitari. Ciò metterebbe fuori mercato i marittimi italiani, favorendo il trasferimento dalla bandiera italiana ad altre bandiere. La consistenza dei marittimi italiani impiegati nel cabotaggio con le isole è di circa 15000 addetti. Data la rilevanza della questione, l'Italia ha avviato delle consultazioni con gli altri Paesi del Mediterraneo per opporsi alla modifica del Regolamento nel senso indicato dalla Commissione e comunque prima che la liberalizzazione venga completata e, quindi, in assenza di dati sull'effettivo impatto che tale processo avrà sul segmento di mercato maggiormente significativo, costituito dal cabotaggio con le isole. Tale posizione, portata avanti congiuntamente da Italia, Francia, Grecia, Portogallo e Spagna è stata ribadita al Consiglio Trasporti di Lussemburgo del 18 giugno scorso dove è stata oggetto di un primo scambio di vedute a carattere orientativo.

La seconda misura prospettata dalla Commissione, riguarda una proposta di direttiva che intende disciplinare le condizioni di impiego dei marittimi provenienti da Paesi Terzi, imbarcati su navi che svolgono servizi di linea di trasporto passeggeri, nei traffici intracomunitari. Il provvedimento comunitario sancisce l'obbligo di assicurare, per ciò che riguarda le condizioni di lavoro, lo stesso trattamento previsto per i

marittimi nazionali. Sono previste delle deroghe per i contratti di lavoro della durata non superiore ad un mese nell'arco dell'anno. La direttiva è fortemente avversata da alcuni paesi del Nord Europa quali la Danimarca, la Germania, l'Olanda, la Svezia e la Finlandia che, nel Consiglio Trasporti di Lussemburgo, hanno manifestato forti riserve di ordine tecnico e giuridico relative alla sua applicazione. Su questi ultimi aspetti, l'Italia, in tale occasione, ha chiesto il parere del Servizio giuridico del Consiglio, ribadendo al tempo stesso che il problema della salvaguardia dell'occupazione dei marittimi comunitari deve essere affrontato in un'ottica unitaria, attraverso l'identificazione degli strumenti più idonei per le diverse tipologie di navigazione.

Il progetto di conclusioni approvato all'unanimità nella sessione congiunta del Consiglio trasporti-ambiente del 17 giugno, completa il programma del semestre britannico nei due settori.

La Francia, con l'appoggio di Austria, Svezia e Germania ha presentato una dichiarazione unilaterale per gli atti del Consiglio nella quale si fa riferimento all'opportunità di mettere a punto una strategia ed un Piano d'azione comunitario in materia di trasporti ed ambiente che affronti anche il tema delle aree sensibili e dei costi esterni. L'Austria ha peraltro reiterato la sua richiesta di inserire nelle conclusioni del Consiglio il testo della dichiarazione ministeriale della Conferenza su ambiente e trasporti di Vienna con riferimento al tema delle aree sensibili. La richiesta austriaca ha incontrato l'espressa opposizione di quelle delegazioni - fra cui l'Italia - che avevano riservato la propria posizione su questo tema alla Conferenza di Vienna.

L'Italia ha comunque offerto la piena disponibilità a discutere ed

approfondire a livello tecnico l'esame della problematica con gli altri Paesi membri interessati.

5.4 Cambiamenti climatici, qualità dell'aria, riduzione delle emissioni

Strettamente collegate alle decisioni adottate nel settore dei trasporti sono ovviamente quelle ambientali vere e proprie, adottate nei Consigli Ambiente di marzo e di giugno.

La strategia comunitaria in materia di cambiamenti climatici, che è stato il tema centrale di grandissimo rilievo politico degli ultimi due anni, è compendiata nel testo approvato, dopo un lungo e difficile negoziato, dal Consiglio Ambiente del 15 e 16 giugno.

Esso include la nuova tabella di ripartizione del *burden sharing* all'interno dell'U.E., con l'indicazione delle percentuali di riduzione dei Paesi membri dell'Unione per le emissioni dei 6 gas serra coperti dal protocollo di Kyoto del dicembre 1997.

Si è trattato di mettere a punto e concordare la nuova base di ripartizione delle azioni tra gli Stati membri proposta dalla Presidenza britannica per permettere all'Unione ed ai Quindici di rispettare l'obiettivo da essi sottoscritto di ridurre insieme le loro emissioni di 6 gas ad effetto serra dell'8% tra il 2008 ed il 2012 rispetto al livello del 1990. Tale adeguamento è inevitabile, visto che la base di ripartizione iniziale, stabilita dal Consiglio nel marzo 1997, era fondata su un obiettivo diverso che prevedeva una riduzione del 15% nel 2010 delle emissioni di tre gas ad effetto serra.

Considerati i fondamentali interessi ambientali, industriali e le enormi

implicazioni finanziarie in gioco, il negoziato ha rischiato di fallire per l'intransigenza di alcuni Stati membri (in particolare Austria, Paesi Bassi e Finlandia) che hanno inizialmente respinto la chiave di ripartizione proposta dalla Presidenza, ritenendola non equa.

Da parte italiana si è preso parte al negoziato in maniera determinata e costruttiva, ottenendo una modifica dal 7 al 6.6% della nostra percentuale di riduzione dei gas ad effetto serra e contribuendo positivamente al raggiungimento dell'accordo finale.

Tale intesa consentirà all'Unione di presentarsi alla prossima Conferenza mondiale di Buenos Aires con una coerente strategia di applicazione della Convenzione sui cambiamenti climatici.

Nell'ambito dello stesso Consiglio Ambiente è stato raggiunto all'unanimità un accordo politico sulla posizione comune relativa alla proposta di direttiva del Consiglio concernente i valori limite di qualità dell'aria per biossido di zolfo, ossidi di azoto, particelle e piombo, presentata a seguito della direttiva sulla qualità dell'aria e dell'ambiente, adottata nel settembre 1996, che costituisce il quadro per la futura normativa comunitaria in materia e individua un elenco di agenti inquinanti da considerare in via prioritaria. Questa proposta della Commissione, presentata nell'ottobre scorso, disciplina i valori limite, le soglie d'allarme, le concentrazioni, i metodi di rilevamento ed i sistemi di informazione riferiti ai suddetti quattro inquinanti specifici.

Anche per la proposta di direttiva del Consiglio relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e recante modifica della direttiva 93/12/CEE, è stato raggiunto un accordo politico all'unanimità sulla posizione comune.

Questa proposta costituisce la prima tappa operativa della strategia di lotta all'acidificazione, presentata dalla Commissione al Consiglio di giugno 1997 e che è stata oggetto di un testo di conclusioni del Consiglio del 16 dicembre 1997.

Il testo che la Presidenza britannica ha presentato in Consiglio è stato il risultato di un negoziato contrastato tra Stati membri del nord e del sud dell'Europa che si sono trovati in posizioni spesso antitetiche su questo delicato dossier.

Il pacchetto di compromesso proposto ed accettato (principali elementi riguardano attuazione a partire dal 2003, limiti di bolla per impianti e raffinerie che non eccedano i 1700MG/NM, limite di zolfo a 0.10% nei gasoli a partire dal 2008 con possibilità di deroga per Paesi che non contribuiscono all'acidificazione fino al 2013) tende a rendere la direttiva sufficientemente flessibile ed adattabile agli obiettivi ed alle diversificate responsabilità degli Stati membri nei confronti della problematica dell'acidificazione.

Per completare il quadro di iniziative mirato alla riduzione delle emissioni, si è svolto in Consiglio Ambiente un dibattito di orientamento su una bozza di accordo con l'industria automobilistica europea (ACEA), predisposta dopo le conclusioni del Consiglio Ambiente di marzo. E' un documento esplicativo dell'offerta proposta a marzo e presentata il 2 giugno, che ha come impegno qualificante la riduzione delle emissioni di CO₂ per gli autoveicoli di nuova immatricolazione corrispondente a 140G CO₂/Km, che verrebbe ottenuto nel 2008. Tale base veniva giudicata utile per un accordo con l'industria automobilistica, che la Commissione avrebbe voluto finalizzare al Consiglio di giugno.