raccomandazioni inerenti le indicazioni sulla sicurezza delle trasfusioni e degli emoderivati approvate durante la Presidenza austriaca (novembre 1998).

La Commissione aveva già annunciato nell'ultimo Consiglio del 2000 l'attuazione di uno studio di fattibilità nell'ambito della preparazione del piano d'azione in materia di nutrizione, previsto nel Libro Bianco sulla sicurezza alimentare. Tale piano d'azione dovrebbe essere presentato nel corso della Presidenza svedese anche se presumibilmente solo in sede di Consiglio. La presidenza svedese prevede di affrontare anche l'evoluzione dei lavori in merito alla scelta della sede dell'Autorità europea degli alimenti prevista come uno dei punti più innovativi del "Libro bianco sulla sicurezza alimentare". La Presidenza intende dare un notevole rilievo alla problematica del tabagismo che costituisce ormai settore di priorità sanitaria mondiale e che coinvolge direttamente sia i Paesi dell'Unione europea che i Paesi afferenti all'OMS. Prevede più punti che riguarderanno la Convenzione quadro dell'OMS per il controllo del tabacco, la proposta di direttiva per la manifattura, presentazione e vendita dei prodotti del tabacco", una nuova proposta di decisione per l'adozione di una direttiva sulla pubblicità dei prodotti del tabacco.

E' attesa una proposta di raccomandazione sull'uso degli antibiotici nella terapia per l'uomo.

La Commissione presenterà nel mese di aprile una proposta di Raccomandazione che riguarderà l'uso di sostanze illecite da parte dei giovani.

Ulteriore aspetto del lavoro della Presidenza svedese riguarderà la cooperazione con i Paesi terzi, una iniziativa comune ai due Commissari responsabili di Imprese e Società dell'Informazione e Sanità e consumatori, l'istituzione di un gruppo di studio per l'interpretazione dell'intersettorialità delle politiche e dell'influenza trasversale sulla sanità, una compilazione delle legislazioni nazionali e la verifica dell'attuazione delle indicazioni della raccomandazione sui campi elettromagnetici.

3.6 INDUSTRIA E TRASPORTI

Dominati dal tema della sicurezza anche i trasporti. Una autorità aerea per la sicurezza è di prossima istituzione, mentre il sistema Galileo di radionavigazione via satellite garantirà l'indipendenza tecnologica europea. La congestione del traffico aereo sarà affrontata riducendo i centri di controllo del volo, limitando le zone riservate ai voli militari, rilasciando una licenza europea per i controllori di volo, unificando le tecnologie di controllo. Il naufragio dell'Erika provoca il rafforzamento del controllo dei porti, la progressiva eliminazione delle petroliere monoscafo, futuri miglioramenti della sorveglianza sulla navigazione marittima e dei regimi di risarcimento danni.

Passi notevoli sono stati realizzati nella politica dei trasporti che ha visto nel 2000 rivolgere particolare attenzione alla realizzazione di un quadro normativo articolato di garanzia della sicurezza nell'esercizio dei vari mezzi, per la protezione delle persone, delle cose e, principalmente, dell'ambiente, perseguendo lo scopo attraverso misure dirette o di miglioramento qualitativo delle procedure e del funzionamento settoriale.
Sull'armonizzazione e la sicurezza nel settore del **trasporto stradale**, risultati concreti sono stati raggiunti a fine anno per quanto concerne l'organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano operazioni di autotrasporto nonché degli autotrasportatori autonomi, oggetto di negoziazioni già dal 1998. La proposta, che mira a stabilire prescrizioni minime in tema di organizzazione dell'orario di lavoro (durata massima settimanale, tempi di pausa e di riposo, lavoro notturno) al fine di migliorare la tutela della salute e della sicurezza dei conducenti e di potenziare la sicurezza stradale, senza falsare le condizioni di concorrenza, si era arenata nel 1999 principalmente per le divergenze esistenti sull'inclusione o meno, nell'ambito di applicazione della nuova normativa,

dei lavoratori indipendenti che rappresentano circa un terzo del complesso di trasportatori europei ammontanti a circa 3, 5 milioni.

La proposta, che originariamente non comprendeva i conducenti indipendenti con pregiudizio degli obiettivi proposti, è stata modificata tenendo conto delle riserve manifestate principalmente da parte italiana e portoghese sull'esclusione dal campo d'applicazione di tali conducenti. La soluzione di compromesso, a cui si è pervenuti a maggioranza qualificata, prevede che l'esclusione degli autotrasportatori indipendenti dalla disciplina è di carattere transitorio: la Commissione europea dovrà presentare due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva un rapporto sulle conseguenze dell'esclusione, sulla base del quale il Consiglio e il Parlamento prenderanno una decisione.

Sempre a fine anno 2000 il Consiglio si è pronunciato a favore del rilascio di un attestato uniforme di conducente di veicoli che effettuano trasporti internazionali nell'insieme della Comunità. Con l'attestato verrebbe certificato che il titolare è impiegato nel rispetto delle condizioni di lavoro fissate nel paese di stabilimento dell'impresa. Il Consiglio ha manifestato l'avviso di limitare il campo d'applicazione di questo regolamento ai conducenti cittadini di paesi terzi e di decidere in seguito la sua eventuale estensione, in base a valutazioni della Commissione. L'attestato uniforme dovrebbe costituire una risposta efficace alla pratica sempre più diffusa dell'ingaggio di conducenti non regolari, provenienti in genere da paesi terzi, facilitando i controlli da parte delle autorità preposte. Da parte italiana, nell'obiettivo di pervenire ad una rapida adozione della disciplina, che dovrebbe consentire più adeguati controlli nel settore, non si è contrari a circoscrivere il suo campo d'applicazione ai soli cittadini dei paesi terzi, ma solo in via transitoria: in un secondo momento tale disciplina dovrebbe essere generalizzata a tutti i conducenti.

I lavori in materia proseguiranno nel corso del 2001, con la prospettiva di pervenire ad un accordo sul testo del provvedimento ad aprile.

Sempre in materia di trasporti stradali, a fine anno il Parlamento europeo ha adottato la posizione comune del Consiglio che stabilisce la ripartizione tra gli Stati membri della quota di 300.000 camion da 40 tonnellate che saranno autorizzati a transitare dalla Svizzera nel 2001. L'Italia figura al

secondo posto, dopo la Germania (quota 25%), con una percentuale del 24%. Sulla base dell'accordo misto con questi Paesi, i camion potranno circolare liberamente attraverso tale Paese a partire da 2005, con il versamento di una tassa. Nel periodo 2001 –2005 le quota di transito sarà estesa progressivamente.

Nel settore del **trasporto aereo**, molteplici iniziative hanno formato oggetto di studi e dibattito nel corso dell'anno in sede comunitaria, volte al miglioramento della funzionalità e alla sicurezza del servizio.

Misure strutturali sono considerate nella proposta di regolamento sull'istituzione dell'**autorità europea** per la sicurezza dell'aviazione (EASA), sotto forma di agenzia comunitaria, presentata dalla Commissione europea nel settembre 2000 a conclusione dei negoziati da essa svolti, sulla base dell'autorizzazione del Consiglio dell'Unione europea del 16 giugno 1998, con i Paesi non comunitari aderenti alla Joint Aviation Authorities (JAA), per un accordo volto ad istituire l'Autorità con status giuridico di organizzazione internazionale.

L'organismo avrebbe il compito di garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza in Europa, assumendo progressivamente competenze attualmente esercitate a livelli nazionali. L'unificazione dei sistemi agevolerebbe considerevolmente la circolazione dei prodotti aeronautici, delle persone e dei servizi operanti nel settore, consentendo il riconoscimento automatico, senza requisiti supplementari, dei certificati e delle omologazioni rilasciate da una amministrazione nazionale o centrale debitamente autorizzata.

Il progetto di convenzione prevede che l'organismo possa adottare regole direttamente applicabili in materia di sicurezza aerea, riguardanti in un primo tempo la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'esercizio degli aeromobili e dei prodotti aeronautici, come pure la qualificazione delle persone e degli organismi operanti nel settore. Successivamente, l'ambito di competenza potrà estendersi alla sicurezza delle operazioni aeroportuali e dei servizi di gestione del traffico aereo.

Sulla proposta, che incontra l'adesione dei Quindici, è auspicata la definizione di una posizione comune per giugno 2001.

Altro provvedimento di natura strutturale nel settore è costituito dalla realizzazione del progetto "**Galileo**", volto ad introdurre nella Comunità una sistema proprio di radionavigazione via satellite, del tipo di quelli attuali che fanno capo agli Stati Uniti d'America (sistema GPS) e alla Russia. La realizzazione del progetto dovrebbe garantire l'indipendenza dell'Europa in una tecnologia di alto livello ed essenziale, che trova applicazione in molteplici attività, da tutti i tipi di trasporto (localizzazione, misura della velocità, controlli, assicurazioni), alla medicina (trattamento a distanza dei pazienti), alla giustizia (sorveglianza con bracciale elettronico), alle dogane, all'agricoltura.

La Commissione europea ha delineato lo sviluppo del programma in quattro fasi, di cui la prima costituita dalla fase di definizione, importante per l'avvio del processo, è stata condotta nel corso del 2000. I lavori della Commissione si sono svolti nel quadro degli obiettivi posti dal Consiglio nella risoluzione del 19 luglio 1999, che stabilisce di sviluppare un sistema a uso civile, globale, gestito da poteri pubblici civili e con un valore aggiunto rispetto ai sistemi attuali esistenti e delle conclusioni del Consiglio di Nizza.

Le fasi successive prevedono un calendario più lungo per approfondire e risolvere i complessi problemi che si pongono. Dopo la fase di sviluppo e di convalida (definizione degli aspetti spaziali, terrestri, di utenza, sviluppo dei satelliti e convalida in orbita del sistema) nel corso del periodo 2001-2005, seguirà la fase di spiegamento (fabbricazione, lancio di satelliti e realizzazione del sistema a terra) nel corso del periodo 2006-2007 e, infine, la fase di operatività (funzionamento dei Centri, manutenzione).

La Commissione europea rileva che la tecnologia via satellite è una tecnologia chiave per lo sviluppo dell'economia e che, considerato il suo interesse generale, non dovrebbe necessitare più di finanziamenti pubblici a partire dal 2007 e che, in ogni caso, verrà istituita una partnership pubblico-privata a partire dalla fase di sviluppo e di convalida.

In particolare, per quanto concerne l'individuazione di un parternariato pubblico-privato (PPP), che secondo il Consiglio di Nizza dovrà essere il più ampio possibile, si rileva che obiettivo fondamentale ai fini del successo del programma Galileo deve consistere nell'associare, sin dalla

istituzione della struttura interinale, il settore privato alla realizzazione del progetto e alla sua gestione per contenere i costi, ripartire i rischi, ricevere suggerimenti e attirare finanziamenti per la copertura di spese di esercizio. Tenuto anche conto che lo sviluppo e la realizzazione di Galileo dovranno avvenire nel rispetto di tutti gli impegni internazionali assunti dalla Comunità e dagli Stati membri, l'iniziativa incontra un generale consenso dei Quindici che, tuttavia, si sono riservati di indicare più precise modalità di organizzazione e di finanziamento nella sessione di aprile 2001.

Ulteriori aspetti strutturali del settore sono stati oggetto di dibattiti nel quadro della realizzazione dell'iniziativa "**Cielo unico europeo**".

L'iniziativa nasce dalla constatazione della congestione dello spazio aereo, determinata dallo sviluppo del settore e dalla mancanza di una gestione unitaria, con le conseguenze dei ritardi e sulla sicurezza.

I lavori del Gruppo di alto livello proseguiranno, nel corso del 2001, in stretta collaborazione con Eurocontrol, organismo coordinante il sistema di controllo del traffico aereo, che associa trenta Stati europei e che nel settore ha già il compito di organizzare, nel rispetto delle sovranità degli Stati membri, la cooperazione tra le amministrazioni nazionali competenti e di gestire il traffico aereo in parte dell'Europa.

Il Gruppo di alto livello ha identificato quattro linee d'azione:

- assicurare una gestione comune dello spazio aereo europeo, caratterizzata oggi da dimensioni nazionali e quindi frammentata, operando con i meccanismi decisionali comunitari ed affidando mandati tecnici ad Eurocontrol per la preparazione di norme di circolazione, di definizione delle rotte e di congestione delle fasce orarie;
- costituire una struttura di azione comune per l'aviazione civile e militare, nel quadro "secondo pilastro", con l'obiettivo di liberare spazio aereo per l'aviazione civile con la gestione comune di questo spazio;
- armonizzare e sviluppare le attrezzature tecniche;
- considerare la dimensione sociale del controllo aereo, con la mobilità dei controllori di volo.

A gennaio 2001 la Commissione dovrebbe presentare un programma di lavoro e ad aprile le prime concrete proposte in materia.

E' proseguito pure l'esame della proposta di direttiva sui requisiti **in materia di sicurezza** e sull'attestazione di competenza professionale del personale di **cabina** dell'aviazione civile.
Tuttavia, non è stato ancora possibile pervenire ad una posizione comune sul campo d'applicazione della direttiva, perché da parte italiana e di altre delegazioni si ritiene debba prevedere, ai fini di garantire la sicurezza dei passeggeri, la formazione di tutto il personale di cabina e non esclusivamente di quello destinato specificamente alla sicurezza.
In tema di **relazioni transatlantiche** nel settore dell'**aviazione civile**, era stato previsto di proseguire i lavori per definire un progetto di mandato negoziale alla Commissione. I lavori hanno trovato ostacolo dalle procedure giurisdizionali, relative agli accordi conclusi tra alcuni Stati membri dell'Unione e gli Stati Uniti, in atto alla Corte di Giustizia comunitaria. L'Irlanda ha ribadito la sua tradizionale opposizione alla concessione del mandato, che pregiudicherebbe l'accordo esistente tra Irlanda e Stati Uniti. Le conclusioni della Presidenza francese al Consiglio Trasporti del 20/21 dicembre 2000 hanno richiamato la necessità di consultazione con le parti sociali ed economiche interessate (compagnie aeree ed associazioni professionali dei lavoratori del trasporto aereo). I lavori per arrivare all'approvazione di un mandato negoziale alla Commissione proseguiranno nel corso del primo semestre 2001. La Commissione ha dichiarato di non condividere il richiamo al ricorso alla Corte di Giustizia, ritenendolo non strettamente collegato alla concessione del mandato.
In tema di **trasporti marittimi**, il cedimento della petroliera Erika al largo delle coste francesi, ha riproposto con rinnovato vigore e impellenza l'esigenza di adeguati interventi normativi volti a evitare il ripetersi di tali incidenti devastanti per l'ambiente.
La Commissione europea ha tempestivamente presentato una Comunicazione sulla sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, seguita da un primo pacchetto di misure. Il rafforzamento e l'armonizzazione degli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di **controllo delle navi** (enti di classificazione) nonché il regime di responsabilità di tali enti, è oggetto di una prima proposta di direttiva. A

questa si aggiunge una proposta sui controlli delle navi da parte dello Stato di approdo, in vista di rafforzare i controlli nei porti, ritenuti attualmente insufficienti, rendendo obbligatorio e generalizzato il sistema di selezione degli obiettivi per identificare le navi che presentano rischi elevati. Questo sistema è già previsto dal "Memorandum" di Parigi sul controllo dello Stato di approdo di cui l'Italia è parte contraente. La nuova proposta per il controllo delle navi introduce anche la possibilità del rifiuto di accesso nei porti comunitari alle navi per le quali siano stati constatati bassi livelli di sicurezza. Il terzo provvedimento che completa il "pacchetto" che rogiarda l'eliminazione accelerata delle **petroliere monoscafo**. In particolare, ai fini di incentivare l'uso delle più sicure petroliere a doppio scafo, vengono anticipate le scadenze della loro eliminazione, previste dalla convenzione MARPOL, stipulata in ambito IMO (International Maritime Organisation) di cui anche l'Italia è parte contraente, allineandole ai più ridotti termini stabiliti in via autonoma con l'Oil Pollution Act (OPA) del 1990 dagli Stati Uniti. La misura è volta ad evitare che petroliere a scafo singolo, non più ammesse nei porti statunitensi, continuino ad operare nei porti europei fino al raggiungimento delle più lunghe scadenze previste dalla convenzione MARPOL.

Una posizione comune dei Quindici sulle tre proposte, che hanno costituito il cosiddetto primo "pacchetto Erika ", è stata raggiunta a dicembre 2000 sotto presidenza francese, impegnata, come d'altra parte tutti governi degli altri Stati, a dare un tangibile segnale all'opinione pubblica sull'impegno politico per la salvaguardia dell'ambiente.

Con l'invio al Parlamento dei testi dei provvedimenti concordati nell'ambito della procedura di codecisione per la loro adozione, il Consiglio Trasporti, ha assolto l'invito del Consiglio di Nizza di pervenire rapidamente all'adozione di disposizioni per garantire un livello elevato di sicurezza della navigazione.

Un secondo "**pacchetto Erika**" sui trasporti marittimi è stato predisposto dalla Commissione europea, destinato a migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento dei mari.

Miglioramento della sorveglianza della navigazione marittima al largo delle coste europee, creazione di una struttura europea per la sicurezza

della navigazione, miglioramento dell'attuale regime di indennizzo dei danni causati dall'inquinamento di idrocarburi, costituiscono il disegno del secondo pacchetto Erika.

Gli obblighi di notificazione per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti appaiono insufficienti per permettere una conoscenza e sorveglianza puntuale delle navi, e in particolare per quelle che transitano davanti alle coste europee. La Commissione propone una modifica per migliorare l'identificazione delle navi e consentire anche attraverso l'installazione di sistemi automatici, una più stretta sorveglianza delle navi ad alto rischio, ed estende l'elenco delle merci pericolose ed inquinanti soggette all'obbligo di notificazione. Nel quadro di una politica di prevenzione degli incidenti marittimi, verrebbe resa obbligatoria per le navi che fanno scalo nei porti europei, l'installazione di una scatola nera al fine di facilitare le inchieste dopo gli incidenti.

Viene stabilita la creazione di un fondo di indennizzo in caso di inquinamento da idrocarburi nelle acque europee, in vista di migliorare i regimi di responsabilità e di compensazione dei danni in vigore. Con la proposta si tende a completare le attuali convenzioni internazionali sotto l'aspetto della responsabilità e della compensazione dei danni per l'inquinamento provocato dalle petroliere, creando un fondo europeo supplementare (COPE), destinato ad integrare l'indennizzo incompleto ricevuto dalle vittime delle maree nere nelle acque europee sulla base delle norme internazionali.

Infine, viene prevista l'istituzione di una Agenzia europea della sicurezza marittima che svolgerà anche compiti di assistenza tecnica per la Commissione e gli Stati membri, organizzazione di azioni di formazione, raccolta ed elaborazione di dati, ispezioni sull'esercizio dei controlli.

I negoziati su questo secondo pacchetto, inserito fra le priorità della presidenza svedese, si svolgeranno nel corso del primo semestre del 2001.

Tutti i Paesi membri hanno accolto con favore la proposta che si pone come obiettivo di innalzare gli standard richiesti per le operazioni di carico e scarico delle navi portarinfusa, rendendo obbligatorio un codice di "buona pratica" sviluppato in sede IMO, migliorando il flusso informativo tra nave e terminale, definendo la responsabilità dei vari soggetti coinvolti (gestore

del terminale, delegato del terminale, comandante e autorità competenti) e introducendo l'obbligo della certificazione di qualità per i terminali portarinfusa.

Da parte italiana la proposta è stata accolta favorevolmente dal momento che affronta il tema della sicurezza di una categoria di navi caratterizzata da un elevato tasso d'incidentalità legate alle operazioni prese in considerazione. Sono state condivise le proposte di flessibilità e di maggiore chiarezza del ruolo del terminalista, rispondendo ad esigenze nazionali in considerazione dell'impatto della nuova normativa sulla realtà esistente.

Nel 2001, il governo italiano continuerà a sostenere questa proposta per ridurre i rischi di avarie strutturali per le navi nel corso delle operazioni di manutenzione.

Nei primi mesi dell'anno 2001, verranno proseguite i negoziati in sede Organizzazione marittima internazionale (IMO) volte a dare, con la revisione delle regole internazionali in vigore, una dimensione più ampia alle misure delineate.

3.7 CULTURA, RICERCA ED INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Lotta al doping nello sport, carta del restauro cinematografico, regimi nazionali di sostegno al cinema, programmi Media indirizzati anche alle nuove tecnologie dell'industria cinematografica, sono stati affrontati nelle sessioni consiliari dedicate alla cultura. Valore aggiunto europeo, principio di sussidiarietà, obiettivi di carattere sociale, sviluppo economico, prospettive scientifiche e tecnologiche alla base del nuovo approccio anche per realizzare lo spazio europeo della ricerca con il VI Programma quadro. Il piano d'azione e-Europe 2002, da estendersi anche ai beni culturali, svilupperà le tecnologie digitali a livello europeo all'insegna dell'inclusività sociale, tutelando i consumatori. L'e-government sarà al centro del prossimo Global Forum del marzo 2001.

L'iniziativa comune condotta dai governi italiano e francese, a partire dal 1998, quando fu posta all'attenzione dei ministri responsabili dello Sport dell'Unione europea il problema di una presa di posizione delle istituzioni pubbliche nella **lotta al doping**, affiancando così gli sforzi posti in essere dal movimento sportivo, ha avuto nuovi sviluppi.

Nel Consiglio informale dei Ministri responsabili dello sport dell'Unione europea di Lisbona della primavera scorsa, il governo italiano ha richiesto una presenza adeguata dei Paesi europei all'interno del Consiglio dell'Agenzia mondiale anti doping, istituita il 10 novembre del 1999, sottolineando la necessità di presentare una candidatura unica dell'UE per la sede definitiva dell'Agenzia. Tali argomenti sono stati presi in considerazione nel Consiglio del 6 novembre 2000.

Il governo italiano ha inoltre presentato un progetto di campagna televisiva contro il doping nell'ambito di un progetto pilota ad hoc lanciato dalla Commissione. Si tratta della contemporanea trasmissione in cinque Paesi comunitari (Francia, Grecia, Portogallo, Lussemburgo, che hanno aderito

all'iniziativa), di uno spot già realizzato in Italia dal titolo "Niente infanga lo sport se lo sport è pulito".
Il progetto è stato approvato dalla Commissione e pertanto riceverà un finanziamento di 100.000 Euro.
Nel Consiglio Cultura del 16 maggio a Bruxelles è stata votata una risoluzione per la conservazione e valorizzazione del patrimonio cinematografico europeo che ha recepito alcune proposte italiane sull'opportunità di mettere allo studio una **Carta europea del restauro cinematografico**.
Nei Consigli del 20 e 21 luglio a Lille, e del 26 settembre a Bruxelles la delegazione italiana ha espresso forti preoccupazioni per l'eventualità che nel settore del cinema vengano applicati rigidamente i principi vigenti nei settori economici della Comunità, con il conseguente rischio che i sostegni nazionali vengano considerati in contrasto con il Trattato.
Dopo aver ricordato che il cinema è una delle espressioni più immediate attraverso le quali si esprime l'identità culturale di un Paese, si è fatto riferimento alla proposta italiana già presentata nei precedenti Consigli di dar vita a uno "Spazio cinematografico europeo" richiamando il documento della Commissione sui "Principi e linee direttrici della politica audiovisiva della Comunità" nel quale espressamente si parla di un quadro regolamentare stabile e giuridicamente sicuro indispensabile al buon funzionamento e alla espansione del mercato audiovisivo comunitario.
La Commissione europea ha assicurato un impegno a difendere tali posizioni.
Nel Consiglio Cultura del 23 novembre a Bruxelles. il nostro Paese ha contribuito all'approvazione di due risoluzioni: la prima sull'applicazione dei sistemi nazionali di fissazione del prezzo del libro e sulla qualità architettonica dell'ambiente urbano e rurale, la seconda sugli aiuti nazionali al cinema ed all'audiovisivo.
Il governo italiano ha cercato di far convergere sui due programmi **Media** formazione e Media plus, il consenso degli altri Stati dell'UE. In particolare ha ritenuto condivisibile la proposta del Parlamento europeo di dotare i due programmi con una somma di 550 Meuro.

Considerate le novità che si riscontrano nella bozza dei due programmi rispetto a quelli precedenti, sia l'aver considerato la fase della promozione cinematografica come un momento a sé dell'iter che porta alla creazione cinematografica sia il ruolo riconosciuto alle nuove tecnologie nell'industria cinematografica, l'indicazione del Parlamento europeo coglie le ambizioni che con tali strumenti si intendono perseguire.

L'Italia vuole accentuare il più possibile la complementarietà tra i due programmi, soprattutto per il collegamento tra la formazione nel campo della tecnica di scritture delle sceneggiature e lo sviluppo dei singoli progetti, al fine di consentire un incisivo sviluppo di pacchetti per progetti (*slate funding*).

Tali posizioni sono state accolte nel testo dei due programmi, approvati nel Consiglio Cultura del 23 novembre 2000, con una dotazione complessiva di 400 Meuro.

Nel 2000, le presidenze portoghesi e francesi hanno messo a punto documenti per disegnare nuovi orientamenti per la ricerca europea.

Un documento presentato dalla Commissione europea al Consiglio Ricerca del 16 novembre 2000, collega la realizzazione di uno **spazio europeo della ricerca** con il VI Programma quadro, i programmi nazionali di ricerca e le altre iniziative in una prospettiva di coordinamento e complementarietà, auspicando una maggiore sinergia con le iniziative regionali ed i fondi strutturali.

Continua l'attuazione del V Programma quadro di ricerca e sviluppo, i cui obiettivi e priorità per il periodo 1998-2002 sono stati definiti sulla base di tre criteri fondamentali: valore aggiunto europeo e principio di sussidiarietà, obiettivi di carattere sociale per migliorare la situazione occupazionale, sviluppo economico e prospettive scientifiche e tecnologiche.

L'approccio del V Programma quadro è focalizzato su attività di ricerca concentrate e selezionate, sottolinea la creazione di un ambiente favorevole all'innovazione, incoraggia il trasferimento di tecnologie, protegge i diritti di proprietà intellettuale, sviluppa risorse umane.

L'Italia continua a confermare il ruolo internazionale della ricerca comunitaria, sostenendo anche la tesi di mantenere un programma specifico per i paesi terzi.
In particolare, il programma orizzontale dedicato a innovazione e piccole imprese, pur dotato del limitato bilancio di 363 Meuro, comporta per le Autorità nazionali un impegno costante per sostenere la partecipazione delle imprese di taglio limitato alla ricerca europea.
Nel giugno 2000 il Consiglio europeo di Feira ha adottato il Piano d'azione **"e-Europe 2002"**, che precisa le azioni politiche volte a favorire, entro il 2002, lo sviluppo rapido dell'uso delle tecnologie digitali in vari settori in Europa, in un'ottica di inclusività sociale e tutela dei consumatori.
L'iniziativa e-Europe ha esercitato un ampio impatto a livello di politiche, potenziando le iniziative in corso e promuovendo lo sviluppo di nuove. Al tempo stesso e' divenuto un concetto strategico, non soltanto a livello europeo ma anche negli Stati membri, sul piano nazionale e regionale.
Il risultato è stata l'accelerazione alla definizione di un quadro legislativo più adeguato alle esigenze della nuova economia.
Il Consiglio di settore ha adottato le norme per la realizzazione delle rete telefonica locale o ultimo miglio, impegnandosi a far rispettare la scadenza del dicembre 2001 per l'adozione di sei nuove direttive nel settore delle telecomunicazioni.
La direttiva sul **commercio elettronico**, varata prima del Consiglio europeo di Feira, predispone un quadro giuridico omogeneo per la fornitura di servizi via Internet in Europa. Ulteriori tappe sono la direttiva sulla moneta elettronica, di recente adozione ed i significativi progressi registrati per la tutela del **diritto d'autore** nella società dell'informazione.
In questo ambito, si è cercato di raggiungere un giusto equilibrio fra gli interessi dei titolari di diritti e quelli dei fornitori di servizi in rete, dei consumatori e dei produttori di apparecchiature, tenendo conto delle possibilità offerte dalle nuove tecnologie. Sono previste una serie di eccezioni facoltative a questi diritti, quali la riproduzione per uso privato o per scopi non commerciali e l'utilizzo a favore dei portatori di handicap. E' concesso ai titolari di diritti proteggere le proprie opere in modo efficace con misure tecniche che impediscano utilizzi illeciti.

Le attività di e-Europe già mostrano risultati positivi nel settore delle carte intelligenti, dei contenuti elettronici, dell'istruzione, delle reti di ricerca, consentendo di misurare i progressi e le migliori pratiche nei vari Stati membri, attraverso parametri di comparazione non solo quantitativi.

Nel 2001, l'Italia intende impegnarsi per salvaguardare gli aiuti nazionali al cinema ed all'audiovisivo.
Tali strumenti, infatti, sono considerati indispensabili per tutelare le culture nazionali ed assicurare la diversità culturale in Europa, in un momento in cui il mercato europeo è dominato dalla produzione d'Oltreoceano.
Particolare attenzione sarà prestata al piano d'azione "e-Europa 2002 - una società dell'informazione per tutti", adottato in occasione del Consiglio europeo di Feira che richiede implementazioni operative anche nel settore della cultura e dei beni culturali.
L'Italia sta adoperandosi con impegno nell'attuazione del Pianod'azione, come dimostrano l'adozione nell'aprile 2000 di una delibera dell'Autorità delle comunicazioni per la liberalizzazione della telefonia locale; un piano d'azione del governo nel campo della diffusione di Internet nella formazione scolastica, universitaria e a favore delle PMI, varie iniziative governative tese allo sviluppo delle attività amministrative per via digitale, come il fisco online, anche in previsione del confronto che si terrà a Napoli il 15 marzo 2001, nell'ambito del terzo "Global Forum" sull'e-government con la partecipazione di rappresentanti dei Paesi occidentali e di quelli emergenti.

4. LIBERALIZZAZIONE SERVIZI PUBBLICI

Cresce l'importanza economica dei servizi nell'ambito di una strategia globale. L'Unione intende rafforzarsi in vista del negoziato OMC/GATS. Acquisita la liberalizzazione sul gas naturale e dell'energia elettrica, si manifestano resistenze ad aprire ulteriormente i servizi postali.
Ricerca di energia pulita, mantenimento dell'occupazione, obbligo di fornire il servizio universale sono i corollari della liberalizzazione dei pubblici servizi. L'accesso alle reti ferroviarie di nuovi operatori e l'assegnazione delle fasce orarie dei voli aerei sono i prossimi nodi per aprire i trasporti alla concorrenza europea.
Un'azione concertata tra autorità nazionali ed esecutivo comunitario consentirà di applicare le regole di concorrenza, bloccando intese ed abusi di posizione dominante.

Una comunicazione, presentata dalla Commissione europea il 29 dicembre 2000, programmata per un dibattito politico del Consiglio nel marzo 2001, traccia una nuova strategia per il futuro mercato interno dei servizi.
L'attenzione comunitaria si è finora concentrata prevalentemente sulla libera circolazione dei prodotti ma i servizi, costituenti ormai i due terzi del fatturato comunitario, crescono incessantemente arricchendosi di nuove tipologie introdotte dalla società dell'informazione. Urge una strategia globale, che affronti il potenziale di crescita occupazionale e prepari l'Europa alla nuova sfida mondiale del negoziato GATS, dedicato ai servizi.
La crescita economica del terziario è stimolata anche dai processi di privatizzazione e liberalizzazione dei servizi pubblici che investono l'energia, le telecomunicazioni, i trasporti, i servizi postali.
I rapporti annuali presentati dagli Stati membri sul funzionamento del mercato di prodotti, servizi, capitali, nell'ambito del "processo di Cardiff",