



## 79th Annual Meeting & Exhibition *Making the Difference*

September 11-14, 2011 ★ InterContinental Hotel ★ Berlin, Germany

FONTE: SITO DELL'IBTTA WWW.IBTTA.ORG

La 79a edizione del Congresso annuale dell'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) dal titolo "*Making the difference*", avrà luogo a Berlino, Germania, dall'11 al 14 settembre 2011 presso l'Intercontinental Hotel e sarà ospitata da Toll Collect, membro di IBTTA e di ASECAP.

Dopo quattro anni l'*Annual Meeting* dell'IBTTA torna a riunirsi in Europa, a dimostrazione dell'attiva presenza dei delegati europei nel Board e nei vari

comitati e gruppi di lavoro dell'Associazione internazionale.

Quattro i temi portanti della Conferenza, che saranno sviluppati ed analizzati in apposite sessioni tecniche parallele:

- l'interoperabilità,
- le infrastrutture a pedaggio nel mondo,
- la comunicazione,
- l'ambiente e la responsabilità sociale.

Per maggiori informazioni sull'evento e sulle modalità di partecipazione, consultare il sito [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org).



### PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante la sessione plenaria di giugno svoltasi a Strasburgo, gli eurodeputati hanno approvato il nuovo testo della Direttiva c.d. Eurovignette III relativa alla tariffazione dei mezzi pesanti per l'utilizzazione di talune infrastrutture. Nel corso della commissione TRAN, i deputati hanno avviato l'analisi del Libro Bianco Trasporti della Commissione europea e votato la Relazione sul futuro IV Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale, del deputato tedesco del PPE Dieter-Lebrecht Koch. Nell'approvare la Relazione Koch, gli eurodeputati della TRAN hanno anzitutto posto l'accento sulla necessità di portare avanti un più efficace coordinamento tra gli Stati membri della UE in materia di sicurezza, al fine di ridurre il numero delle vittime e dei feriti coinvolti in incidenti stradali.

### COMMISSIONE EUROPEA

▶ la Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea (DG MOVE) ha pubblicato, lo scorso 17 giugno, la Guida all'applicazione della Direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale dell'Unione, disponibile al momento in cinque versioni linguistiche (inglese, francese, tedesco, spagnolo, italiano). La DG MOVE ha inoltre effettuato una ristrutturazione del proprio organigramma riguardante alcune Direzioni che si occupano di trasporto terrestre, sicurezza stradale e sistemi intelligenti di trasporto. Infine, la Commissione europea ha organizzato una Conferenza sulla modernizzazione della politica comunitaria relativa agli appalti pubblici, i cui lavori sono stati aperti dal Commissario Michel Barnier, responsabile per il Mercato Interno ed i Servizi.

### CONSIGLIO

▶ durante la sessione estiva del Consiglio UE Trasporti, svoltasi a Lussemburgo lo scorso 16 giugno e presieduta da Pál Völner, Segretario di Stato responsabile per la politica delle infrastrutture in Ungheria, i Ministri dei ventisette Stati membri della UE hanno principalmente discusso, nell'ambito della sotto-sessione dedicata al trasporto terrestre, i temi legati al trasporto ferroviario ed alla navigazione interna, mentre, per quel che riguarda i temi cosiddetti orizzontali, ovvero quei temi inerenti tutti i modi di trasporto, sono stati analizzati i principali contenuti del Libro Bianco Trasporti, al fine di fornire indicazioni alla Commissione europea nella presentazione di future iniziative per l'attuazione del Libro Bianco stesso.

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ durante la XXXIX edizione delle Giornate Annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP, svoltesi dal 29 al 31 maggio 2011 a Bruxelles, gli organi direttivi dell'ASECAP hanno proceduto ad un rinnovo delle cariche, eleggendo all'unanimità come nuovo Presidente dell'Associazione europea, per il mandato biennale maggio 2011- maggio 2013, il Direttore esecutivo dell'ASF-NAG Dott. Klaus Schierhackl. Nel corso dell'evento l'Associazione europea ha consegnato alle Istituzioni comunitarie il *Road Manifesto dell'ASECAP*, documento contenente gli auspici e le prospettive del settore autostradale europeo in concessione per gli anni a venire, al fine di contribuire a realizzare un trasporto stradale efficace, sicuro e sostenibile.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- Approvazione *Eurovignette III* (sessione plenaria - Strasburgo, 6-9 giugno 2011)
- Riunione commissione TRAN - Bruxelles, 20-21 giugno 2011

### COMMISSIONE EUROPEA

5

- Pubblicazione della Guida applicativa del SET (*Servizio europeo di telepedaggio*)
- Conferenza sulla modernizzazione della politica comunitaria sugli appalti pubblici
- Ristrutturazione della Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE)

### CONSIGLIO UE

10

- Consiglio UE Trasporti - sessione estiva

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

12

- Il Road Manifesto dell'ASECAP

### EASYWAY

13

- Partecipazione di EasyWay alle Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

16

### CALENDARIO EVENTI

18

### GLOSSARIO

19

## ► Approvazione *Eurovignette III* (sessione plenaria - Strasburgo, 6-9 giugno 2011)

Nel corso della sessione plenaria di giugno svoltasi a Strasburgo, gli eurodeputati hanno approvato il nuovo testo della Direttiva c.d. *Eurovignette III* relativa alla tariffazione dei mezzi pesanti per l'utilizzazione di talune infrastrutture, della quale si è più volte parlato nel nostro Bollettino, in particolare durante le fasi intermedie di discussione di emendamenti ed integrazioni al testo in sede di commissione TRAN. La Direttiva è stata votata con un'ampia maggioranza: 505 voti favorevoli, 141 contrari e 17 astenuti; i voti contrari sono stati espressi in particolare dai rappresentanti degli Stati cosiddetti periferici nella UE, paesi interessati da un minore livello di traffico, soprattutto di traffico pesante. Anche l'Italia, da sempre ostile ad una nuova revisione dell'*Eurovignette*, avendo più volte espresso la propria posizione contraria sia in seno al Consiglio UE sia nell'ambito della commissione TRAN, ha voluto sottolineare una volta di più gli impatti negativi che deriveranno al sistema dei trasporti italiano e comunitario dalle regole imposte nella nuova Direttiva, chiedendo addirittura alla sessione plenaria del Parlamento europeo di non approvare il testo e di aprire la procedura di conciliazione. A nulla sono valsi questi tentativi estremi, anche per il forte sostegno politico dato alla proposta di Direttiva sin dalle sue origini (luglio 2008) da parte degli Stati centrali della UE,

che hanno portato avanti efficacemente le loro istanze ed hanno ottenuto l'approvazione della Direttiva.

La Commissione europea dal canto suo, promotrice sin dal luglio del 2008 del pacchetto *Greening Transport* che conteneva *inter alia* la proposta di revisione dell'*Eurovignette* ispirata al principio dell'internalizzazione dei costi esterni, ha espresso la propria soddisfazione per il voto in plenaria, che consente di includere nelle tariffe stradali non solo i costi cosiddetti di infrastruttura, come già avviene attualmente, ma anche i costi relativi all'inquinamento atmosferico ed acustico; a tal riguardo il Commissario ai Trasporti Siim Kallas, Vice Presidente della Commissione europea, ha detto che queste nuove regole daranno un giusto segnale agli operatori, i quali saranno chiamati ad investire molto di più nel trasporto sostenibile, attraverso un maggiore utilizzo di veicoli meno inquinanti a favore di una logistica più efficiente.

Durante il dibattito in aula, il Relatore della proposta di Direttiva, il socialista belga Saïd El Khadraoui ha affermato che il voto in plenaria, attraverso il compromesso da lui negoziato nei mesi scorsi con i rappresentanti del Consiglio UE e delle Presidenze che si sono succedute alla guida dell'Unione, rappresenta un'importante tappa per la politica dei trasporti per gli anni a venire, dato che consente per la prima volta

agli Stati membri di includere nelle tariffe, come detto, i costi esterni, nonché di porre in essere modulazioni tariffarie che permetteranno di migliorare la mobilità: a tal riguardo la variazione dei pedaggi potrà arrivare fino al 175% nelle aree congestionate e le tariffe più alte potranno essere applicate nell'arco di cinque ore di punta (come richiesto ed ottenuto dal Consiglio UE e non otto ore come invece più volte sostenuto dal Parlamento europeo); la nuova *Eurovignette* prevede inoltre l'assegnazione di almeno il 15% degli introiti da pedaggio generati dalle nuove tariffe a favore dei progetti appartenenti alle TEN-T (Reti Trans-europee di Trasporto), attraverso l'obbligo per gli Stati membri di riferire periodicamente alla Commissione europea, ed in maniera trasparente, le destinazioni degli introiti da pedaggio.

La terza versione della Direttiva *Eurovignette* sarà inoltre strettamente legata all'attuazione del SET (Servizio europeo di telepedaggio, vedasi a tal riguardo la rubrica del nostro Bollettino a pag. 5), poiché nel nuovo testo è chiaramente indicato che le tariffe dovranno essere percepite attraverso sistemi di esazione elettronica pienamente interoperabili nel territorio comunitario entro il 2012. Oltre a questi aspetti, i punti salienti della nuova Direttiva saranno i seguenti:

- Estensione della Direttiva *Eurovi-*

*gnette III* a tutte le autostrade europee e non solo alle TEN-T;

- Disposizioni speciali per le aree montane: queste regioni applicheranno infatti le nuove tariffe per costi esterni per i veicoli EURO 0, I e II e per i veicoli EURO III a partire dal 2015 e gli introiti supplementari in tal modo generati saranno obbligatoriamente destinati a finanziare progetti prioritari TEN-T situati sul medesimo corridoio TEN (cosiddetta assegnazione locale obbligatoria).
- Introduzione di una “*clausola di revisione a tempo*”, che consenta di riesaminare periodicamente il principio “chi inquina paga” e l’internalizzazione dei costi esterni: in tale quadro la Commissione europea dovrà presentare dei rapporti periodici (rispettivamente dopo dodici e ventiquattro mesi dall’entrata in vigore della Direttiva) sull’estensione del principio di internalizzazione dei costi esterni anche ad altri modi di trasporto. Se necessario, la Commissione potrà presentare nuove

proposte legislative sulla base di detti rapporti.

In seguito al voto in plenaria, il Consiglio UE dovrà approvare in maniera formale l’accordo di compromesso, il che avverrà probabilmente prima della pausa estiva; in seguito gli Stati membri avranno a disposizione due anni per procedere al recepimento della normativa comunitaria nel loro ordinamento nazionale.

## ► Riunione commissione TRAN – Bruxelles, 20-21 giugno 2011

La commissione TRAN di giugno ha discusso e poi votato venti emendamenti di compromesso alla Relazione d’iniziativa del deputato tedesco del PPE Dieter-Lebrecht Koch, Vice Presidente della stessa commissione TRAN, in merito alla Comunicazione della Commissione europea “***Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale***”<sup>1</sup> preludio al IV Piano d’azione comunitario per la sicurezza stradale.

Nell’approvare la Relazione Koch per il suo invio alla plenaria di settembre con 31 voti favorevoli, 6 contrari e 3 astensioni, gli eurodeputati della TRAN hanno anzitutto posto l’accento sulla necessità di portare avanti un più efficace coor-

dinamento tra gli Stati membri della UE in materia di sicurezza, al fine di ridurre il numero delle vittime e dei feriti coinvolti in incidenti stradali; hanno anche proposto delle misure specifiche aggiuntive rispetto a quelle prefigurate dalla Commissione europea nella sua Comunicazione del luglio 2010, si tratta dei seguenti punti:

- Creazione di un apposito ufficio per il Coordinatore europeo della sicurezza stradale;
- Oltre all’obiettivo indicato dalla Commissione europea volto a dimezzare il numero delle vittime stradali entro il 2020 (analogo al precedente obiettivo 2010), la commissione TRAN ha chiesto di ridurre del 60%, sempre entro il 2020, il numero dei

bambini sotto i 14 anni feriti in incidenti stradali, di ridurre il numero dei feriti in generale del 40%, di dimezzare il numero dei pedoni e ciclisti vittime di incidenti stradali;

- Miglioramento della raccolta, della gestione e della distribuzione dei dati relativi alla sicurezza stradale in termini di qualità e quantità;
- Preparazione e adozione di piani per la sicurezza stradale nazionali che siano obbligatori per ciascuno Stato membro dell’Unione europea e che, pur includendo alcuni criteri comuni a livello UE, mantengano tuttavia un adeguato grado di flessibilità in modo da essere adattati, da parte di ogni Stato membro, alla sua particolare situazione a livello nazionale in termini di sicurezza stradale;

<sup>1</sup> COM (2010) 389 def. del 20.07.2010

- Miglioramento della cosiddetta formazione permanente nel campo del trasporto stradale, accompagnato dall'introduzione di un sistema di punti di demerito, già peraltro esistente in molti paesi europei;
- Miglioramento del controllo e delle sanzioni per non rispetto delle norme relative alla sicurezza stradale, attraverso l'adozione di obiettivi in materia a livello nazionale;
- Adozione di criteri comuni europei per quel che riguarda le ispezioni tecniche di controllo dei veicoli;
- Miglioramento della protezione degli utenti della strada vulnerabili, come i pedoni, i ciclisti, i motociclisti;
- Incoraggiamento all'uso di giubbotti e bretelle retroriflettenti ad alta visibilità da parte dei ciclisti;
- Obbligo del controllo oculistico per i possessori di patenti di guida A e B ogni 10 anni e per i conducenti di oltre 65 anni ogni 5 anni, accompagnato dall'obbligo di controlli medici per quei conducenti che hanno raggiunto una specifica età (indicata da ciascuno Stato membro);
- Limiti di velocità di 30km/orari nelle zone residenziali;
- Armonizzazione delle regole e della segnaletica relative alla circolazione;
- Limite alcolemico dello 0% per i neopatentati per i primi 2 anni di guida ed in maniera permanente per i conducenti professionali.

La commissione TRAN ha

anche avuto un primo **scambio di opinioni sul Libro Bianco Trasporti**, la cui Relazione d'iniziativa è stata affidata all'eurodeputato belga del PPE Matthieu Grosch, Vice Presidente della commissione TRAN. Il testo è anche all'esame del Consiglio UE Trasporti, come illustrato nella relativa rubrica del nostro Bollettino a pag. 10. In linea generale il Relatore Grosch e molti membri della commissione TRAN hanno accolto con favore il nuovo Libro Bianco che rispetto ai precedenti è fondato sul principio della piena integrazione modale. Gli obiettivi da esso prefigurati per la realizzazione di un sistema di trasporti sostenibile ed innovativo, soprattutto attraverso la drastica riduzione delle emissioni e la diminuzione della dipendenza della UE dalle importazioni energetiche, sono certamente condivisibili da parte del Parlamento europeo, tuttavia appaiono troppo ambiziosi e troppo a lungo termine: per queste ragioni la commissione TRAN ritiene opportuna l'adozione di misure di carattere decennale, accompagnate da una successiva valutazione d'impatto in merito al raggiungimento degli obiettivi precedentemente fissati. Il Vice Presidente Grosch ha anche sottolineato l'importanza di una completa e corretta attuazione di tutta la legislazione comunitaria relativa ai trasporti da parte degli Stati membri, al fine di contribuire

agli obiettivi di efficienza e sostenibilità dei trasporti caldeggiati dal Libro Bianco. Numerosi deputati hanno inoltre accolto con favore l'accento posto dalla Commissione europea sullo sviluppo e sull'utilizzazione delle più moderne tecnologie applicate al settore dei trasporti, per il loro duplice contributo all'aumento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento della competitività europea a livello mondiale. Il Relatore Grosch ha ricordato che la sua Relazione verrà nuovamente discussa nella sessione di settembre della commissione TRAN per poi essere votata a novembre e passare all'esame della sessione plenaria di gennaio 2012.

## ► Pubblicazione della Guida applicativa del SET (Servizio europeo di telepedaggio)

La DG MOVE – Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea – ha pubblicato, lo scorso 17 giugno, la *Guida all'applicazione della Direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale dell'Unione* (ossia la Guida applicativa dei due principali atti legislativi comunitari di riferimento sul SET - *Servizio europeo di telepedaggio* - la Direttiva 2004/52/CE<sup>1</sup> e la Decisione 2009/750/CE<sup>2</sup>), disponibile al momento in cinque versioni linguistiche (inglese, francese, tedesco, spagnolo, italiano) e consultabile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/transport/its/road/application\\_areas/electronic\\_pricing\\_and\\_payment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en.htm)

Il documento, pur non avendo alcuna valenza legislativa, è tuttavia considerato dalla Commissione europea un manuale di riferimento per tutti coloro che sono chiamati, nell'ambito degli Stati membri, all'applicazione del SET, siano essi operatori stradali, fornitori del servizio SET, produttori delle relative apparecchiature di bordo, associazioni di categoria o ancora organismi notificati, chiamati a valutare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

Nella parte introduttiva la Guida illustra la struttura generale del SET, presentando anzitutto i principali contenuti dei due summenzionati atti legislativi comunitari che ne sono alla base, per poi passare in rassegna il ruolo svolto dai principali attori del SET, la valutazione dei componenti di interoperabilità del SET, il rapporto tra gli esattori di pedaggi ed i fornitori del SET, la fornitura del servizio, con riferimento alle responsabilità, alla possibilità di violazione dei pedaggi ed alle relative attività di controllo (in particolare il controllo transfrontaliero).

La Guida, frutto del lavoro degli esperti riuniti nell'ambito del Comitato cosiddetto Telepedaggio (esistente sin dal 2004, all'epoca dell'adozione della Direttiva 2004/52/CE e composto da rappresentanti delle amministrazioni degli Stati membri e dai servizi della Commissione europea), fornisce anche una panoramica relativa allo stato dell'arte in merito all'applicazione del SET nell'ambito degli Stati membri, a due anni dall'entrata in vigore della Decisione 2009/750/CE. Gli allegati alla Guida riportano infatti, tra le altre informazioni, la lista dei provvedimenti nazionali di recepimento della Direttiva 2004/52/CE, l'elenco dei Rapporti redatti da

gruppi di esperti sul tema del SET, gli indirizzi Internet ove è possibile reperire la lista dei settori nazionali del SET e dei registri dei fornitori del SET, l'elenco delle norme armonizzate, la lista degli organismi notificati ai sensi della Decisione 2009/750/CE e via dicendo. A tal proposito, come esplicitamente indicato dalla Commissione europea, ed in virtù del fatto che il SET è un servizio ancora non operativo ed in continua evoluzione, la Guida sarà sottoposta a periodiche revisioni ed aggiornamenti, tenendo conto dei progressi e dell'esperienza acquisiti nell'attuazione del servizio europeo di telepedaggio; a tal riguardo, è assai probabile che, dovendo la Commissione creare a breve un Gruppo di esperti del SET attraverso la pubblicazione di un apposito invito a presentare candidature, la prevista attività di aggiornamento della Guida venga demandata al costituendo Gruppo di esperti, coadiuvato dal già esistente e summenzionato Comitato Telepedaggio.

E' interessante notare che nella prefazione alla Guida, il Commissario ai Trasporti Siim Kallas, Vice Presidente della Commissione europea, oltre a ricordare che il SET, consentendo agli utenti di pagare il pedaggio in tutta Europa attraverso

<sup>1</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità – *GU L 166 del 30.04.2004*

<sup>2</sup> Decisione della Commissione del 6 ottobre 2009 sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici – *GU L 268 del 13.10.2009*

un solo contratto ed una sola apparecchiatura di bordo agevererà il flusso del traffico e ridurrà la congestione stradale, sottolinea anche il fatto che l'apparecchiatura di bordo del SET potrà essere utilizzata non solo per il pagamento dei pedaggi, ma anche per tutta un'altra serie di servizi ed applicazioni telematiche a beneficio degli utenti, citando ad esempio l'eCall (servizio di chiamata di emergenza), le informazioni sul traffico, la viabilità in tempo reale. Ciò riconferma la già diffusa volontà della Commissione europea tesa a far sì che lo sviluppo del SET sia sempre più legato all'attuazione della Direttiva ITS e del relativo Piano d'Azione comunitario sui Sistemi Intelligenti di Trasporto, il tutto inserito nel più ampio quadro politico comunitario delineato dal nuovo Libro Bianco Trasporti (adottato a fine marzo 2011) dal titolo *"Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica*



● GUIDA ALL'APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA SULL'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO STRADALE NELL'UNIONE

FONTE: COMMISSIONE EUROPEA, DG MOVE:

[HTTP://EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/ITS/ROAD/APPLICATION\\_AREAS/ELECTRONIC\\_PRICING\\_AND\\_PAYMENT\\_EN.HTM](http://ec.europa.eu/transport/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en.htm)

*dei trasporti competitiva e sostenibile", con il quale la Commissione intende accrescere la competitività e la mobilità dell'Unione europea at-*

*traverso un maggiore impiego delle nuove tecnologie ed una drastica riduzione delle emissioni entro il 2050.*

## ► Conferenza sulla modernizzazione della politica comunitaria sugli appalti pubblici

Si è svolta il 30 giugno scorso a Bruxelles, presso il Centro Conferenze della Commissione europea *Charlemagne*, la Conferenza sulla modernizzazione della politica comunitaria relativa agli appalti pubblici, organizzata dalla DG MARKT e dall'*équipe* del Commissario Michel Barnier, responsabile delle politiche inerenti il Mercato Interno ed i Servizi, con il duplice intento di illustrare

la sintesi delle risposte (circa seicento) ricevute alla consultazione della Commissione europea in materia, avviata lo scorso 27 gennaio, e di presentare un documento, pubblicato dalla DG MARKT il 17 giugno scorso, contenente la valutazione relativa all'impatto ed all'efficacia della legislazione comunitaria sugli appalti pubblici.

Contrariamente a quanto

inizialmente previsto nel programma della Giornata, il **Commissario Barnier** ha scelto di intervenire in apertura dei lavori anziché a conclusione degli stessi. Il Commissario ha ripercorso l'iter che ha portato al Libro Verde ed alla successiva consultazione pubblica, ricordando anzitutto la Comunicazione della Commissione europea del 27 ottobre 2010 dal titolo *"Verso un Atto*

per il Mercato Unico: per un'economia sociale di mercato altamente competitiva", ove già si parlava, nell'ambito delle misure ipotizzate per rilanciare il Mercato Unico, della necessità di modificare le regole relative agli appalti; in seguito a questa Comunicazione è stato poi elaborato il vero e proprio **Single Market Act** intitolato "L'Atto per il Mercato Unico - Dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia - "Insieme per una nuova crescita", pubblicato il 13 aprile scorso dalla DG MARKT ed avente ad oggetto dodici settori specifici di rilancio del Mercato Unico entro il 2012. Questi dodici ambiti, definiti dal Commissario Barnier delle leve di crescita, competitività e progresso sociale, spaziano dalla mobilità dei lavoratori ai finanziamenti per le PMI, alla protezione dei consumatori, ai contenuti digitali, alla fiscalità. Ogni "leva" è inoltre accompagnata da un cosiddetta "iniziativa faro" in merito alla quale la Commissione si impegna a presentare proposte nei mesi a venire, con l'obiettivo di giungere ad un accordo finale con il Parlamento europeo ed il Consiglio UE entro la fine del 2012; in tale quadro, il Commissario Barnier ha ricordato che una delle dodici leve riguarda proprio la revisione e l'aggiornamento del quadro normativo relativo agli appalti pubblici, al fine di portare avanti una politica equilibrata che sostenga una domanda di beni e servizi rispettosi dell'ambiente, socialmente responsabili ed innovativi, offrendo pro-

cedure di affidamento più semplici e flessibili alle amministrazioni aggiudicatrici ed agevolando l'accesso al Mercato per le PMI (massima partecipazione delle imprese in un contesto altamente concorrenziale). La leva in questione è accompagnata dall'iniziativa faro della revisione delle Direttive sugli appalti.

Il Commissario ha peraltro ricordato che gli appalti pubblici rappresentano ben 1/5 dell'intera economia europea e che, a fronte dell'attuale crisi economica, è ancora più importante assicurare un'efficace utilizzazione degli stessi attraverso una revisione della normativa che li disciplina, come del resto suggerito anche dalla Strategia politica ed economica cosiddetta **Europa 2020**.

Benché la Conferenza del 30 giugno (alla quale hanno preso parte oltre cinquecento persone) fosse incentrata unicamente sul Libro verde per la modernizzazione degli appalti, Barnier ha tuttavia voluto citare, nel più ampio quadro di riforma del Mercato Unico, altre due rilevanti iniziative portate avanti in questo periodo dai suoi servizi:

~ uno strumento - ancora non pienamente definito sotto il profilo legislativo - relativo alle relazioni esterne della UE e volto ad assicurare **la reciprocità tra l'UE ed i paesi terzi in materia di accesso agli appalti pubblici a livello mondiale** (l'iniziativa sarà peraltro presentata di concerto tra il Commissario Barnier ed il Commissario de Gucht, responsabile della Politica commerciale

dell'Unione europea).

~ e la **proposta legislativa in merito alle concessioni di servizi**, volta a completare il quadro giuridico relativo al Mercato Unico, non esistendo al riguardo una definita legislazione a livello comunitario. Il Commissario Barnier ha aggiunto che i suoi servizi e la DG MARKT, dopo avere concluso la relativa analisi d'impatto, stanno finalizzando il testo della proposta per avviare la consueta procedura di consultazione interservizi (procedura che coinvolge, a livello consultivo, i Gabinetti degli altri ventisei Commissari europei, i quali intervengono a seconda delle rispettive materie di competenza) e poter pubblicare la proposta nel corso dell'estate.

Dopo questa panoramica sulle riforme in atto, Barnier è tornato allo specifico tema della Conferenza ed ha voluto evidenziare alcuni punti che sono emersi tanto dalle risposte alla consultazione quanto dall'analisi d'impatto di metà giugno:

- **semplificare la documentazione:** ampia è stata la richiesta fatta alla Commissione europea da parte di tutti gli attori (imprese, autorità pubbliche, Stati membri), volta a ridurre notevolmente la documentazione che i candidati devono produrre per partecipare ad una gara d'appalto, soprattutto perché in numerose realtà nazionali occorre spesso reperire, per uno stesso appalto, numerosi documenti rilasciati da organismi differenti, il più delle volte anche a pagamento, il che scoraggia la partecipazione alla gara; a tal

riguardo, nelle risposte alla consultazione, è stato da alcuni suggerito di sostituire detta documentazione con delle dichiarazioni certificate da parte dei candidati, per poi chiedere la documentazione in dettaglio solo ai candidati selezionati;

- **generalizzare la procedura negoziata:** molti hanno chiesto che la procedura negoziata divenga la procedura più utilizzata negli appalti, lo hanno sottolineato ad esempio le autorità pubbliche, che in tal modo potrebbero acquistare beni e servizi realmente rispondenti alle loro specifiche esigenze, purché ovviamente la procedura negoziata sia monitorata in ogni sua fase per non dare adito a contrattazioni poco trasparenti;
- **informatizzare le procedure:** da più parti è stato chiesto di privilegiare le comunicazioni elettroniche come metodo standard nelle procedure relative alle gare d'appalto; nella consultazione è infatti emerso che il settore degli appalti in Portogallo utilizza pienamente il sistema elettronico e tutti gli attori coinvolti ne sono soddisfatti;
- **innalzare o meno le soglie di applicazione delle Direttive:** questo è punto che, al contrario della semplificazione e della procedura negoziata, ha invece suscitato risposte divergenti. Molte amministrazioni aggiudicatrici hanno infatti ritenuto le attuali soglie troppo basse e tali da dare adito a procedure troppo lunghe e costose per dei contratti di non rilevante entità economica; al contrario, i rappresentanti delle im-

prese (soprattutto delle PMI) hanno chiesto che non vengano innalzate, poiché un loro aumento ridurrebbe enormemente la possibilità delle imprese di accedere a numerosi appalti. Per queste ragioni il Commissario Barnier ed i suoi servizi hanno ipotizzato la possibilità di prevedere dei livelli di soglie differenziati in funzione del valore complessivo del contratto;

- **cooperazione “pubblico/pubblico”:** Barnier ha ricordato che questo tipo di cooperazione (in-house) è stata oggetto di un'importante ed approfondita analisi da parte della giurisprudenza comunitaria, ma che spesso ha suscitato delle incertezze tra i differenti operatori; per queste ragioni, il Commissario ritiene opportuno introdurre delle regole chiarificatrici in materia;
- **facilitare l'accesso delle PMI alle commesse pubbliche:** il Commissario Barnier ha voluto ricordare l'importante ruolo delle PMI per l'economia della UE (peraltro numerosi rappresentanti delle PMI erano presenti alla Conferenza ed erano rappresentati da UEAPME - *European Association of Craft, Small and Medium-Sized Enterprises* – Associazione europea delle PMI). Una maggiore partecipazione delle PMI alle commesse pubbliche può essere ad esempio attuata attraverso un più ampio ricorso alla suddivisione in lotti; inoltre, dovrebbero essere adottate a livello europeo delle disposizioni volte ad evitare che le stazioni appaltanti chiedano alle PMI che partecipano alle gare di avere

dei volumi d'affari troppo elevati, spesso sproporzionati a provare la loro capacità finanziaria ad eseguire un determinato tipo di appalto;

- **promuovere, attraverso gli appalti, l'innovazione, la tutela dell'ambiente, la lotta contro il cambiamento climatico, l'inclusione sociale:** si tratta dei temi portanti della Strategia Europa 2020, ripresi con vigore dal Commissario Barnier, affinché le amministrazioni aggiudicatrici facciano il miglior uso possibile degli appalti e tengano conto di questi obiettivi politici comunitari nelle varie fasi di svolgimento della procedura d'appalto.

Il Commissario Barnier ha poi dato la parola a **Maxime Verhagen, Vice Ministro danese dell'economia, dell'agricoltura e dell'innovazione**, ricordando che la **Danimarca assumerà la Presidenza della UE nel primo semestre del 2012** e si troverà pertanto ad affrontare l'iter legislativo inerente le proposte di revisione delle Direttive appalti. Il Vice Ministro Verhagen ha ricordato come le Direttive del 2004 abbiano contribuito allo sviluppo del Mercato Interno in termini di efficienza, competitività, trasparenza, non discriminazione; si tratta tuttavia, dal suo punto di vista, di regole estremamente dettagliate che necessitano di un'accurata opera di semplificazione; per queste ragioni la Danimarca, come futura guida del Consiglio UE, sostiene pienamente il piano di riforme avviato in materia dal Commissario Barnier e sottolinea la necessità di introdurre



maggior flessibilità nelle procedure, di innalzare le soglie di applicazione delle Direttive e di fare della procedura negoziata la procedura più usata per gli appalti. La riforma infine, secondo il Vice Ministro Verhagen, stimolerà l'innovazione e la competitività dell'economia euro-

pea, grazie all'apporto delle PMI, rispondendo così in pieno agli obiettivi della Strategia Europa 2020.

Il Commissario Barnier ha dichiarato che i suoi servizi si impegneranno a presentare una proposta legislativa durante l'autunno e comunque entro la fine del corrente

anno, in modo che la Presidenza danese ed il Parlamento europeo possano avviare la procedura legislativa ordinaria nella prima metà del 2012.

## ► **Ristrutturazione della Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE)**

L'organigramma della Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE) della Commissione europea è stato modificato con decorrenza dal 1° luglio 2011. La riorganizzazione riguarda in particolare la Direzione B (quest'ultima sinora denominata "*Reti Trans europee e trasporto intelligente*") ed incaricata, attraverso la sua Unità C4, del coordinamento del Programma EasyWay), la Direzione C (sinora denominata "*Trasporto marittimo*") e la Direzione D (sinora denominata "*Trasporto terrestre*").

Le suddette Direzioni sono state pertanto modificate, a partire dal 1° luglio, come segue:  
**Direzione B4 "Reti per la mobilità europea"**, diretta dal francese J.E. Paquet ed incaricata, attraverso le tre Unità in cui è suddivisa, rispettivamente di Reti Trans europee ed investimenti strategici, Area europea ferroviaria unica, Porti e navigazione interna.  
**Direzione C "Mobilità innovativa e sostenibile"**, diretta ad interim dal greco F. Karamitsos e suddivisa

in Quattro Unità, incaricate rispettivamente di Trasporto pulito e mobilità sostenibile, Ricerca e sistemi innovativi di trasporto, Sistemi intelligenti di trasporto (Unità che si occuperà del Programma EasyWay sotto la Direzione del polacco P. Stelmaszczyk), Sicurezza stradale.  
**Direzione D "Logistica, trasporto marittimo e terrestre"**, diretta dal greco F. Karamitsos e suddivisa in quattro Unità, incaricate rispettivamente di Trasporto marittimo e logistica, Sicurezza marittima, Trasporto terrestre, Sicurezza terrestre e marittima.

Questa nuova struttura, attraverso la modifica delle denominazioni delle suddette Direzioni, intende porre l'accento sull'importanza dell'innovazione e della sostenibilità per la futura politica dei Trasporti, alla luce del Libro Bianco 2011.

## ► Consiglio UE Trasporti – sessione estiva

Durante la sessione estiva del Consiglio UE Trasporti, svoltasi a Lussemburgo lo scorso 16 giugno e presieduta da Pál Völner, Segretario di Stato responsabile per la politica delle infrastrutture in Ungheria, i Ministri dei ventisette Stati membri della UE hanno principalmente discusso, nell'ambito della sottoseSSIONE dedicata al trasporto terrestre, i temi legati al trasporto ferroviario ed alla navigazione interna (Creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, adesione alla Convenzione COTIF, relativa ai trasporti ferroviari internazionali e promozione del trasporto per vie navigabili).

Per quanto riguarda invece i temi cosiddetti orizzontali, ovvero quei temi inerenti tutti i modi di trasporto, sono stati analizzati i principali contenuti del Libro Bianco Trasporti, documento attualmente all'esame anche del Parlamento europeo, in sede di commissione TRAN, come si è illustrato nella rubrica a pag. 4.

Anzitutto i Ministri UE, pur esprimendosi favorevolmente nei confronti del Libro Bianco per quel che riguarda i suoi principi generali, sono stati tuttavia assai critici sulla questione della drastica riduzione delle emissioni inquinanti entro il 2050 (obiettivo di riduzione del 60% rispetto ai livelli del 1990), ampiamente caldeggiata dalla Commissione europea nel Libro Bianco

Trasporti: a Lussemburgo si è infatti affermato che gli obiettivi del Libro Bianco sulle emissioni sono troppo ambiziosi da realizzare e che dovrebbero essere presi in considerazione, a livello nazionale, come semplici indicazioni da parte dell'Unione europea.

Numerose delegazioni hanno inoltre sottolineato la necessità di negoziare con i paesi terzi obiettivi comuni di riduzione delle emissioni, in modo da uniformare detti obiettivi a livello mondiale ed evitare che un regime troppo costrittivo per le imprese europee rischi poi di far perdere loro un adeguato livello di competitività sui mercati internazionali. I delegati ministeriali hanno anche evidenziato il bisogno di adattare le misure politiche di carattere generale, così come delineate nel Libro Bianco, alle situazioni specifiche a livello nazionale, soprattutto in considerazione del fatto che esiste una notevole disparità tra molti Stati membri della UE in termini di sviluppo delle infrastrutture.

I Ministri UE hanno poi concordato su una lista di priorità di cui la Commissione europea dovrà tenere conto nell'elaborare le sue prossime proposte normative in attuazione del Libro Bianco Trasporti:

- ~ supporto alla ricerca;
- ~ creazione di corridoi di trasporto multimodali;

- ~ completamento del Mercato Unico nel settore dei trasporti;
- ~ sviluppo di nuovi meccanismi di finanziamento;
- ~ accento sulla sicurezza stradale.

## ► Il Road Manifesto dell'ASECAP

In occasione della XXXIX edizione delle Giornate Annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP, svoltesi dal 29 al 31 maggio 2011 a Bruxelles, vero cuore pulsante dell'Unione europea e fulcro delle principali attività delle Istituzioni comunitarie, gli organi direttivi dell'ASECAP hanno proceduto ad un rinnovo delle cariche, eleggendo all'unanimità come nuovo Presidente dell'Associazione europea, per il mandato biennale maggio 2011- maggio 2013, il Direttore esecutivo dell'ASFINAG Dott. Klaus Schierhackl, in sostituzione dello spagnolo José Luis Feito, Presidente di ASETA, che ha guidato l'ASECAP negli ultimi due anni.

La scelta di Bruxelles come sede dell'evento annuale associativo, è il frutto di una decisione elaborata nel corso degli ultimi anni dal Consiglio Direttivo dell'ASECAP; se infatti tradizionalmente l'Associazione europea ha sempre tenuto il suo Congresso annuale in paesi di residenza dei suoi effettivi membri, il 2011 ha visto invece l'ASECAP portare le proprie Associate laddove l'Associazione principalmente opera, nel cuore dell'amministrazione dell'Unione europea, nei luoghi dove le politiche europee vengono concepite e poi tramutate in leggi e regolamenti che i singoli Stati membri della UE sono tenuti ad applicare.

In tale quadro, l'ASECAP ha organizzato una specifica sessione

dedicata alle Istituzioni comunitarie, che si è svolta lunedì 30 maggio presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo, durante la quale il Presidente uscente José Luis Feito ha consegnato all'eurodeputato belga socialista Said El Khadraoui, Relatore dell'ormai conclusa proposta di Direttiva c.d. Eurovignette III e al Direttore dell'Autorità di vigilanza



FONTE: SITO INTERNET DELLE GIORNATE ASECAP 2011:  
WWW.ASECAPDAYS.COM

europea GNSS (sistemi di navigazione satellitare) Carlo des Dorides, il cosiddetto Road Manifesto dell'ASECAP, documento contenente gli auspici e le prospettive del settore autostradale europeo in concessione per gli anni a venire, al fine di contribuire a realizzare un trasporto stradale efficace, sicuro, sostenibile

(il documento è scaricabile e consultabile sul sito dell'ASECAP [www.asecap.com](http://www.asecap.com)). Nel suo **Road Manifesto for an efficient, safe, smart and sustainable transport**, l'ASECAP sottolinea che l'efficace utilizzazione degli introiti da pedaggio da parte delle società concessionarie autostradali in essa rappresentate, sia l'unico strumento capace di fornire, a prezzi equi, un sistema di trasporto stradale sicuro e di alta qualità a beneficio degli utenti. La consegna del documento ha rappresentato un forte segnale da parte del settore autostradale europeo in concessione nei confronti delle Istituzioni comunitarie, a dimostrazione del fatto che gli obiettivi perseguiti dall'ASECAP e dai suoi membri nelle attività di quotidiana gestione della rete stradale in concessione, sono in linea con quanto prefigurato dalla Commissione europea nel suo Libro Bianco Trasporti in termini di efficienza, utilizzazione delle nuove tecnologie, accento sulla sicurezza stradale, rispetto dell'ambiente, riduzione della congestione e via dicendo. In tale ottica, gli operatori europei rappresentati in ASECAP hanno espresso il loro pieno sostegno a favore di un piano finanziario europeo per le infrastrutture a lungo termine, fondato sui principi comunitari "chi usa paga" e "chi inquina paga" ed hanno riaffermato il loro forte impegno a reinvestire gli introiti da pedaggio nella rete autostradale al

fine di:

- promuovere una mobilità stradale sicura, efficiente e rispettosa dell'ambiente;
- portare avanti un'efficace gestione delle infrastrutture stradali volta a ridurre la congestione e a garantire una regolare fluidità della circolazione;
- sviluppare ed applicare Sistemi Intelligenti di Trasporto;
- contribuire ad attività e progetti ispirati allo sviluppo della ricerca e dell'innovazione applicate al trasporto stradale.

La sessione presso il Parlamento europeo si è conclusa con l'intervento del dott. Riccardo Formica, Presidente dell'Autostrada Torino-Milano, il quale ha invitato i rappresentanti istituzionali comunitari e tutti i delegati presenti all'evento, a partecipare all'edizione successiva delle Giornate ASECAP, che avrà luogo a **Torino dal 27 al 29 maggio 2012** e che celebrerà il quarantennale dell'Associazione europea. Il Presidente Formica ha detto che Torino è stata scelta non solo per le sue attrattive turistiche e culturali, per il suo storico ruolo unificante, svolto nelle

vicende politiche e storiche dell'Italia e della sua unificazione, ma anche e soprattutto per quel che riguarda lo sviluppo della storia economica ed industriale dell'Italia, sviluppo che è stato importante per tutta l'Europa; a Torino inoltre operano molte delle concessionarie autostradali dell'ASCAT, le cui attività sono state fondamentali per la crescita della rete autostradale nazionale e per la sua proiezione verso l'Europa, *in primis* attraverso la Rete TEN-T: a Torino passa infatti l'importante Corridoio V che si espande oltre le Alpi verso Lione, Lisbona, Kiev, abbracciando una porzione significativa del territorio della UE. Appuntamento dunque, per tutti gli operatori del settore, a Torino nel 2012!

Celebrating the  
**40<sup>th</sup>** Anniversary

**MARK YOUR CALENDAR**

**27-29 May 2012 • Torino, Italy**



## VERSIONE ITALIANA

### ► Partecipazione di EasyWay alle Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP

Durante la XXXIX edizione delle Giornate annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP, che ha avuto luogo a Bruxelles dal 29 al 31 maggio 2011, il Presidente di EasyWay (EW) Ronald Adams è stato invitato come oratore principale della sessione interattiva *"ITS priorities – deployment cases"* [Priorità dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) - casi di implementazione], che si è tenuta nella mattinata di martedì 31 maggio ed è stata presieduta da Rui Camolino, Presidente del COPER III (Comitato permanente dell'ASECAP sui sistemi intelligenti di trasporto). Gli altri due oratori principali sono stati Anne Jensen, eurodeputata del Parlamento europeo e Relatrice della proposta di Direttiva sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS), e Philippe Hamet, della Direzione Generale Imprese e Industria della Commissione europea [DG ENTR (Enterprise)], responsabile dei programmi europei di navigazione satellitare.

Nella sua presentazione *"EasyWay – working together on harmonized deployment of ITS services"* ["EasyWay - lavorare insieme all'implementazione armonizzata dei servizi ITS"] Ronald Adams ha illustrato le caratteristiche principali di EasyWay, sottolineandone la visione a lungo termine, ossia "zero incidenti, zero congestione e zero danni all'ambiente", nonché gli obiettivi che EasyWay si propone di conseguire entro il 2020: "una riduzione del 25%

della congestione, una riduzione del 25% degli incidenti e una riduzione del 10% delle emissioni". Ha inoltre fornito una descrizione generale delle Linee guida di implementazione di EasyWay, elaborate per assicurare un'interpretazione comune e per definire parametri fondamentali e livelli di qualità generalmente accettati e aspetti funzionali-organizzativi raccomandati, affinché i partner di EasyWay rispettino e applichino i principi e i criteri di implementazione generalmente condivisi.

Con riferimento alla cooperazione tra ASECAP ed EasyWay – iniziata nell'ottobre del 2009 a seguito della firma congiunta di un Protocollo d'Intesa sulla Cooperazione –

opportunità concrete e realizzabili di cooperazione che potrebbero essere sviluppate congiuntamente da EasyWay e ASECAP, con particolare riferimento alle Linee guida di implementazione di EasyWay; cooperazione che ad esempio potrebbe realizzarsi attraverso l'apertura del Gruppo di Esperti di EasyWay alla partecipazione degli esperti dell'ASECAP per lavorare insieme all'uso, alla ratifica e all'ulteriore miglioramento di specifiche Linee guida di implementazione, o attraverso la creazione di un punto di contatto strategico permanente tra ASECAP ed EasyWay con il compito di individuare problematiche di interesse comune e agire in relazione alle stesse.



FONTE: SITO INTERNET DELLE GIORNATE ASECAP 2011: [WWW.ASECAPDAYS.COM](http://WWW.ASECAPDAYS.COM)

Ronald Adams ha dichiarato che per EasyWay ASECAP è uno degli interlocutori privilegiati e che EasyWay ed ASECAP condividono gli stessi obiettivi, ossia la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, sicuro e pulito. Partendo da questa premessa, Adams ha presentato le

Infine, Adams ha proposto altresì di lavorare insieme alla costituzione di una Piattaforma Europea permanente per l'implementazione armonizzata dei servizi ITS in Europa.

## ENGLISH VERSION

### ► EasyWay at the ASECAP Study and Information Days event

At the 39<sup>th</sup> edition of the annual ASECAP Study and Information Days held in Brussels from 29<sup>th</sup> to 31<sup>st</sup> May 2011, EasyWay Chairman Ronald Adams was invited as a key speaker for the “*ITS priorities – deployment cases*” interactive session which took place on the morning of Tuesday 31<sup>st</sup> May and was chaired by Rui Camolino, Chairman of the COPER III (ASECAP Permanent committee on ITS policy). The other two key speakers were Mrs Anne Jensen, MEP of the European Parliament and former Rapporteur for the adoption of the ITS Directive, and Mr Philippe Hamet, Policy officer of the DG ENTR (Enterprise) at the EC, responsible for the EU satellite navigation programmes.

In his presentation “*EasyWay – working together on harmonized deployment of ITS services*” Ronald Adams illustrated the main features of EasyWay, highlighting the EW long term vision which consists in “*zero accidents, zero congestion and zero environmental damage*” as well as the 2020 EW objectives: “*25% less congestion, 25% less accidents, 10% less emissions*”. Mr Adams also provided an overview of the EW Deployment Guidelines aimed at ensuring a common understanding and defining commonly

accepted key parameters, quality levels and recommended functional-organizational aspects so that EW partners are able to respect and apply shared principles and implementation criteria.

With reference to cooperation between ASECAP and EW – which first started in October 2009 after the common signature of a MoU on Cooperation – Mr Adams said that ASECAP is a priority stakeholder for EW and that EW and ASECAP share the same objective of building an

nes; work on these guidelines could be carried out, for instance, by opening-up the EW Expert Groups to ASECAP experts too, so as to work together on the use, validation and further improvement of specific Deployment Guidelines. Another possibility may be to create a permanent strategic contact between ASECAP and EW with a view to identifying and acting on issues of common interest. Finally Mr Adams proposed to work together to set-up a permanent European Platform for



FONTE: SITO INTERNET DELLE GIORNATE ASECAP 2011: [WWW.ASECAPDAYS.COM](http://WWW.ASECAPDAYS.COM)

efficient, safe and clean transportation system. With that in mind, Mr Adams proposed possible and concrete opportunities to be pursued by EW and ASECAP in order to better work together, specifically with reference to EW Deployment Guideli-

harmonized deployment of ITS services in Europe.



**Il prossimo EasyWay Annual Forum avrà luogo a Roma dal 9 all'11 novembre 2011 !**

***Next EasyWay Annual Forum will take place in Rome from 9th to the 11th of November 2011!***

[www.easyway-its.eu](http://www.easyway-its.eu)

## ► GU L

- Direttiva 2011/63/UE della Commissione, del 1o giugno 2011, recante modifica della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel al fine di adeguarla al progresso tecnico. **GU L 147 del 2.06.2011**
- Raccomandazione del Consiglio, del 17 maggio 2011, relativa alla nomina del Presidente della Banca centrale europea. **GU L 150 del 9.06.2011**
- Decisione della Banca centrale europea, del 9 maggio 2011, che modifica la decisione BCE/2004/3 relativa all'accesso del pubblico ai documenti della Banca centrale europea (BCE/2011/6). **GU L 158 del 16.06.2011**
- Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 167 del 25.06.2011**
- Decisione del Consiglio europeo, del 24 giugno 2011, recante nomina del presidente della Banca centrale europea. **GU L 173 dell'1.07.2011**
- Decisione della Commissione, del 30 giugno 2011, relativa alla quantità, per tutta l'Unione, delle quote di cui all'articolo 3 sexies, paragrafo 3, lettere da a) a d), della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità. **GU L 173 dell'1.07.2011**

## ► GU C

- Parere del Comitato delle regioni sul tema «Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale». **GU C 166 del 7.06.2011**
- Parere del Comitato delle regioni sul tema «Verso un atto per il mercato unico». **GU C 166 del 7.06.2011**
- Invito a presentare proposte — MOVE/SUB/01-2011 sulla sicurezza stradale. **GU C 180 del 21.06.2011**
- Parere del Consiglio direttivo della Banca centrale europea, del 9 giugno 2011, in merito alla raccomandazione del Consiglio relativa alla nomina del presidente della Banca centrale europea (CON/2011/48). **GU C 182 del 23.06.2011**
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 2011 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 [Decisione C(2011) 1766 della Commissione modificata dalla decisione C(2011) 4317]. **GU C 187 del 28.06.2011**
- Valutazioni esterne TEN-T — Registrazione e selezione di esperti. **GU C 187 del 28.06.2011**
- Parere del Comitato delle regioni «La modernizzazione della politica dell'UE in materia di appalti pubblici — Per una maggiore efficienza del mercato europeo degli appalti». **GU C 192 dell'1.07.2011**



## ► DOCUMENTI COM E SEC<sup>1</sup>

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO Una visione strategica per le norme europee: compiere passi avanti per favorire e accelerare la crescita sostenibile dell'economia europea entro il 2020 (Testo rilevante ai fini del SEE). **COM (2011) 311 def. dell'1.06.2011**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'applicazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2002/49/CE  
RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'applicazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2002/49/CE. **COM (2011) 321 def. dell'1.06.2011**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Concludere il primo semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche: orientamenti per le politiche nazionali nel 2011-2012. **COM (2011) 400 def. del 7.06.2011**
- Raccomandazione di RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO sul programma nazionale di riforma 2011 dell'Italia e che formula un parere del Consiglio sul programma di stabilità aggiornato dell'Italia, 2011-2014. **SEC (2011) 810 del 7.06.2011**
- *REPORT FROM THE COMMISSION Report on Competition Policy 2010.* **COM (2011) 328 fin. del 10.06.2011**
- *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Rio+20: towards the green economy and better governance.* **COM (2011) 363 fin. del 20.06.2011**
- *Proposal for a COUNCIL DECISION on the position to be taken by the European Union in the EEA Joint Committee concerning an amendment to Annex XIII (Transport).* **COM (2011) 378 fin. del 22.06.2011**

<sup>1</sup> i documenti COM, pubblicati dalla Commissione europea, sono delle proposte legislative della Commissione stessa, oppure mere Comunicazioni, Pareri o Relazioni su differenti argomenti di politica comunitaria. I documenti SEC sono invece Documenti di lavoro interni della Commissione, connessi al processo decisionale e al funzionamento generale dei servizi della Commissione. Taluni documenti COM e SEC possono essere disponibili solo in versione inglese o francese.

## ► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

### PASSATI

■ *Bruxelles, Belgio, 29-31 maggio 2011*

**XXXIX edizione delle Giornate Annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP**, organizzata dall'ASECAP. [www.asecap.com](http://www.asecap.com)

■ *Lyon, Francia, 6-9 giugno 2011*

**VIII edizione del Congresso europeo ITS "Intelligent mobility – ITS for sustainable transport of persons and goods in urban regions"**. [www.itsineurope.com](http://www.itsineurope.com)

### FUTURI

■ *Baltimore, Maryland, USA, 17-19 luglio 2011*

**Transportation Policy and Finance Summit** organizzato dall'IBTTA [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Berlino, Germania, 11-14 settembre 2011*

**LXXIX edizione del Congresso Annuale dell'IBTTA** organizzata dall'IBTTA e da TOLL COLLECT: [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Messico, 26-30 settembre 2011*

**XXIV Congresso mondiale della strada** organizzato dall'**AIPCR**: [www.aipcrmexico2011.org](http://www.aipcrmexico2011.org)

■ *Orlando, USA, 16-20 ottobre 2011*

XVIII Congresso mondiale sugli ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto) organizzato da **ITS America**: <http://www.itsworldcongress.org>

■ *Regno Unito, varie località, 21-27 novembre 2011*

**Settimana della sicurezza stradale**: <http://www.road-safetyweek.org>

■ *Mosca, Russia, 22-24 novembre 2011*

**Congresso dell'IRF (International Road Federation)** sull'innovazione nel settore delle infrastrutture stradali, organizzato dall'**IRF**: [www.irfnet.org](http://www.irfnet.org)

**AIPCR:** *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

**DG MOVE:** Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

**EGNOS:** *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

**ERF:** *European Union Road Federation*

**GALILEO:** Programma europeo di radionavigazione satellitare

**GNSS:** *Global Navigation Satellite System* - Sistema satellitare globale di navigazione

**GU:** Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

**IBTTA:** *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

**ITF:** *International Transport Forum*

**ITS:** *Intelligent Transport Systems* – Sistemi intelligenti di trasporto

**ITRE:** Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

**JURI:** Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo

**OBE/OBU:** *On Board Equipment/On Board Unit* – apparato di bordo utilizzato per il SET

**OCDE/OCSE:** Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

**PPE:** Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo

**PPP:** Partenariato Pubblico Privato

**PPPI:** Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato

**RTE-T/TEN-T:** Reti transeuropee di Trasporto

**S&D:** Gruppo politico “Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici” presso il Parlamento europeo

**SET:** Servizio europeo di telepedaggio

**TRAN:** Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

**UNECE:** Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa

**UPM:** Unione per il Mediterraneo



**Associazione Italiana  
Società Concessionarie  
Autostrade e Trafori**

00198 Roma • Via Po, 12

**T** +39 06 48 27 163 **E** [info@aiscat.it](mailto:info@aiscat.it)

**F** +39 06 47 46 968 **W** [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)

**Direttore responsabile: Massimo Schintu**

**Redazione: Emanuela Stocchi**

**Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti**

Tutti i diritti riservati. La riproduzione, anche parziale, dei contenuti del presente Bollettino può essere effettuata unicamente previa autorizzazione rilasciata dall'AISCAT (e-mail: [info@aiscat.it](mailto:info@aiscat.it))