

L'IRLANDA ASSUME LA PRESIDENZA DI TURNO DELL'UNIONE EUROPEA IL 1° GENNAIO 2013 PER GUIDARE LA UE DURANTE TUTTO IL PRIMO SEMESTRE DEL NUOVO ANNO. COME CONSUETO, IL PREMIER IRLANDESE ED I MINISTRI COMPETENTI PER LE VARIE MATERIE DI POLITICA COMUNITARIA, SARANNO RICEVUTI PRESSO IL PARLAMENTO EUROPEO PER ILLUSTRARE NELLO SPECIFICO I PUNTI DEL PROGRAMMA PRESIDENZIALE, SVILUPPATO COME SEMPRE DI CONCERTO CON LE PRESIDENZE IMMEDIATAMENTE PRECEDENTE ED IMMEDIATAMENTE SUCCESSIVA A QUELLA IRLANDESE, AL FINE DI GARANTIRE CONTINUITÀ ALL'AZIONE POLITICA DELL'UNIONE EUROPEA NEL CORSO DI DICHIOTTO MESI. PER IL MOMENTO, L'IRLANDA HA DICHIARATO DI VOLER CONCENTRARE LE PROPRIE AZIONI ED INIZIATIVE NEL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI STABILITÀ FINANZIARIA, CREAZIONE DI POSTI DI LAVORO E CRESCITA ECONOMICA DELLA UE. IL GOVERNO IRLANDESE HA POI RICORDATO L'ASSEGNAZIONE DEL PREMIO NOBEL PER LA PACE ALL'UNIONE EUROPEA, PALESE RICONOSCIMENTO DELLE CAPA-

CITÀ DELL'UNIONE NELLO STABILIMENTO PRIMA ED NEL MANTENIMENTO POI DELLA PACE, DELLA DEMOCRAZIA E DEL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI IN TUTTA EUROPA: QUESTA STESSA CAPACITÀ L'EUROPA LA DEVE DIMOSTRARE NEL RIPRISTINARE LA PROSPERITÀ E NEL GARANTIRE UNA CRESCITA SOSTENIBILE PER IL FUTURO DEI PROPRI CITTADINI. INFINE, OLTRE ALLE CONSUETE RIUNIONI DEL CONSIGLIO UE NELLE LOCALITÀ COMUNITARIE DI BRUXELLES, LUSSEMBURGO E STRASBURGO, LA PRESIDENZA UE ORGANIZZERÀ ANCHE SPECIFICI EVENTI IN IRLANDA DA GENNAIO A GIUGNO 2013: DI PARTICOLARE RILEVANZA PER IL SETTORE AUTOSTRADALE, L'ORGANIZZAZIONE DELLA NONA EDIZIONE DEL CONGRESSO EUROPEO SUGLI ITS (SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO), CHE SI SVOLGERÀ A DUBLINO DAL 4 AL 7 GIUGNO 2013 E SUL QUALE FORNIREMO DETTAGLIATI AGGIORNAMENTI NELLE PROSSIME EDIZIONI DEL NOSTRO BOLLETTINO.



Uachtaránacht na hÉireann ar Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Irish Presidency of the Council of the European Union
eu2013.ie

FONTE: SITO UFFICIALE DEL CONSIGLIO UE, PRESIDENZA IRLANDESE 2013 [HTTP://WWW.EU2013.IE](http://www.eu2013.ie)

PARLAMENTO EUROPEO

► il 17 e 18 dicembre scorsi ha avuto luogo, presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo, l'ultima riunione dell'anno della commissione TRAN (Trasporti e Turismo), durante la quale si sono svolte le votazioni sulle proposte di Regolamento relative al CEF (*Connecting Europe Facility*) ed alle TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto). I testi delle due proposte di Regolamento CEF e TEN-T con gli emendamenti votati, singoli e di compromesso, saranno disponibili in tutte le lingue ufficiali della UE, nella prima metà di gennaio. Quanto alla trasmissione dei testi ed alla loro conseguente votazione in sessione plenaria, è stato deciso di non inviare per il momento i due Regolamenti alla plenaria, ma di avviare anzitutto dei negoziati con il Consiglio UE in vista del raggiungimento di un accordo in prima lettura.

CONSIGLIO

► i Ministri europei dei Trasporti si sono riuniti a Bruxelles lo scorso 20 dicembre per l'ultima sessione dell'anno svoltasi sotto la Presidenza cipriota della UE. I Ministri hanno anzitutto raggiunto un accordo sulla proposta di Direttiva relativa ai controlli tecnici sui veicoli, tema sul quale avevano già tenuto un dibattito di orientamento durante la sessione ministeriale dello scorso ottobre. Il testo rientra nell'ambito di un più ampio pacchetto di proposte legislative presentato nel luglio del 2012 dalla Commissione europea in materia di controlli tecnici sui veicoli, del quale si è già parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino. I Ministri hanno poi preso atto del voto svoltosi in sede di commissione TRAN in merito alle due proposte di Regolamento sul CEF (*Connecting Europe Facility*) e sulla revisione delle TEN-T.

COMMISSIONE EUROPEA

► dal 27 al 29 novembre scorsi si è svolta a Bruxelles, presso il nuovo centro di conferenze *The Egg*, l'edizione 2012 dei cosiddetti TEN-T Days, le giornate di informazione sulle Reti Transeuropee che la Commissione europea DG MOVE organizza annualmente di concerto con la TEN-T EA, l'Agenzia esecutiva della Commissione per le Reti Transeuropee. Scopo delle giornate è informare i cittadini europei e gli operatori del settore sullo stato dell'arte dei progetti in corso già co-finanziati, nonché, come è avvenuto quest'anno, sulle linee guida della programmazione futura. Il primo giorno ha avuto luogo anche un *Business Summit*, nel corso del quale rappresentanti di alto livello delle Istituzioni europee e nazionali hanno discusso sull'importanza delle infrastrutture di trasporto per la ripresa economica dell'Europa, per lo sviluppo della sua competitività e per la creazione di posti di lavoro.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► Lo scorso 27 novembre si è svolto a Parigi, a margine della sessione invernale del Consiglio Direttivo dell'Associazione europea, un seminario sulla sostenibilità del trasporto stradale, al quale hanno preso parte tutti i membri, a pieno titolo ed associati, dell'ASECAP. L'evento è stato animato dal Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis e dai Presidenti dei tre Comitati Permanenti ASECAP (COPEPs) sul pedaggio e sulle concessioni (Bruno de la Fuente, ASETA, spagnolo), sulla sicurezza e l'ambiente (Malika Seddi, ASFA, francese), sui sistemi intelligenti di trasporto ITS (Marko Jandrisits, ASFINAG, austriaco). Sono poi intervenuti, con delle presentazioni che è possibile consultare sul sito dell'ASECAP www.asecap.com, alcuni membri dell'Associazione europea.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissioni TRAN (Trasporti e Turismo)

COMMISSIONE EUROPEA

5

- *I TEN-T Days a Bruxelles*
- Conference on fair and efficient road pricing

CONSIGLIO UE

10

- Consiglio UE Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

12

- ASECAP: Think-Tank sulla sostenibilità del trasporto stradale

13

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

13

CALENDARIO EVENTI

15

GLOSSARIO

16

► Commissioni TRAN (Trasporti e Turismo) e ITRE (Industria, Ricerca, Energia)

Il 17 e 18 dicembre scorsi ha avuto luogo, presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo, l'ultima riunione dell'anno della commissione TRAN (Trasporti e Turismo), durante la quale si sono svolte le votazioni **sulle proposte di Regolamento relative al CEF (Connecting Europe Facility) ed alle TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto)**.

Proposta di Regolamento

CEF - *co-relatori: Inès Ayala Sender (socialista, Spagna, commissione TRAN), Dominique Riquet (PPE, Francia, Vice Presidente della TRAN), Adina-Ioana Valean (liberale, Romania, commissione ITRE, Industria, Ricerca, Energia).*

Gli eurodeputati hanno adottato, per una sua presentazione in plenaria in prima lettura, la proposta di Regolamento CEF con 80 voti favorevoli, 8 contrari e 5 astensioni; dei numerosi emendamenti inizialmente presentati ed inseriti nel testo, molti sono stati ritirati dagli eurodeputati durante le ultime fasi di negoziazione, mentre sono stati complessivamente adottati i 69 emendamenti di compromesso proposti dai tre co-relatori. In sintesi i principali punti concordati:

– pacchetto finanziario globale: l'emendamento di compromesso n. 14 ribadisce quanto più volte sostenuto dal Parlamento europeo in termini di fabbisogno finanziario: il Parlamento sottolinea infatti la necessità di stanziare 50 Mld di Euro complessivamente

per trasporti, energia e telecomunicazioni, riservando circa 31,7 Mld di Euro al settore dei trasporti (integrati con i 10 Mld di Euro provenienti dal Fondo di Coesione e valevoli solo per gli Stati membri che ne sono beneficiari). Il tutto però, come indicato nel compromesso n. 14, è soggetto all'accordo non ancora raggiunto sulle prospettive finanziarie UE 2014-2020: questo punto rimane pertanto ancora aperto al negoziato con il Consiglio UE;

– ampio sostegno finanziario all'innovazione tecnologica ed allo sviluppo di porti, piattaforme logistiche ed Autostrade del Mare: gli emendamenti di compromesso nn. 30 e 39 integrano infatti la proposta originaria della Commissione europea sulle priorità orizzontali (Allegati al CEF, parte I, punto a), inserendovi a pieno titolo i progetti volti allo sviluppo di Autostrade del Mare focalizzati sull'innovazione tecnologica e sui servizi cosiddetti *e-maritime*; peraltro il tasso di co-finanziamento per i progetti relativi alle Autostrade del Mare è stato fissato, dall'emendamento di compromesso n. 25, ad un massimo del 30%;

– interconnessione tra infrastrutture di trasporto, energia e telecomunicazioni: gli emendamenti di compromesso nn. 22 e 42 prevedono il sostegno a progetti relativi ad infrastrutture di trasporto che siano utilizzate anche per la produzione di energia e/o per lo

sviluppo di nuovi gasdotti e/o di reti di telecomunicazione;

– de-carbonizzazione: ancora l'emendamento di compromesso n. 42 prevede il sostegno a progetti di sviluppo di reti energetiche non inquinanti (in particolare energia elettrica e idrogeno) utilizzate per i mezzi di trasporto;

– interoperabilità: l'emendamento di compromesso n. 44b (che integra il considerando 7 della proposta di Regolamento CEF) prendendo le mosse da quanto indicato nel Libro Bianco Trasporti della Commissione europea del 2011, sottolinea la necessità di sviluppare l'interoperabilità del *core network* TEN-T (trasporti) attraverso l'applicazione di soluzioni tecnologiche innovative in grado di migliorare la compatibilità dei sistemi esistenti;

– sicurezza stradale: l'emendamento di compromesso n. 50a, nell'introdurre un nuovo considerando 30a alla proposta di Regolamento CEF, ricorda la Comunicazione della Commissione europea sul Quarto Piano d'azione comunitario a favore della sicurezza stradale e chiede che il CEF, nell'erogare fondi di co-finanziamento, tenga conto di progetti in grado di assicurare il rispetto dei requisiti e delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sicurezza stradale, in particolare del primario obiettivo comunitario volto alla riduzione degli incidenti stradali mortali del

- 50% entro il 2020;
- sostegno ai PPP: l'emendamento di compromesso n. 51 integra notevolmente il testo del considerando 34, introducendo una lettera b) che pone l'accento sulla necessità, per gli Stati membri e le autorità pubbliche in generale, di riorientare i loro programmi di investimento nelle infrastrutture, favorendo in particolare lo sviluppo di schemi di PPP in grado di potenziare le opportunità degli strumenti finanziari esistenti e volti in particolare a finanziare progetti che perseguano gli obiettivi politici comunitari quali il trasporto sostenibile, la promozione delle energie rinnovabili, la lotta contro il cambiamento climatico;
- concentrazione su progetti ad alto valore aggiunto europeo: l'emendamento (non di compromesso) n. 212 (sostenuto dagli eurodeputati Watson, Skylakakis, Prodi, Carvalho, Gomes, Ulvskog, Davies) ha aggiunto alla proposta di Regolamento CEF un considerando 42 bis, sottolineando che, vista la limitatezza delle risorse disponibili su scala dell'Unione europea, è necessario concentrarsi sui progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo onde ottenere i risultati desiderati. Nel settore dei trasporti, il sostegno dell'Unione dovrebbe essere destinato alla rete centrale (in particolare ai corridoi della rete centrale) e ai progetti di interesse comune nell'ambito dei sistemi di gestione del traffico;
- paesi terzi e allargamento della UE: sono stati approvati gli emendamenti 224 e 404, sostenuti dall'On. Cancian - che integrano il considerando n. 48 e l'art. 9

della proposta di Regolamento CEF - e che si riferiscono alla realizzazione di progetti che collegano o che attraversano Paesi terzi o in fase di preadesione alla UE ed ai quali il CEF deve offrire adeguate soluzioni di co-finanziamento. Un coordinamento tra le Direzioni Generali della Commissione europea coinvolte è inoltre ritenuto necessario in tale quadro, per non creare ostacoli alla realizzazione di questi progetti, in particolare per quel che riguarda le Autostrade del Mare.

Proposta di Regolamento

TEN-T - *co-relatori: Georgios Koumoutsakos (PPE, Grecia) e Ismail Hertug (socialista, Germania).*

Gli eurodeputati hanno adottato, per una sua presentazione in plenaria in prima lettura, la proposta di Regolamento TEN-T con 32 voti favorevoli, 5 contrari e 3 astensioni; anche per questo dossier numerosi emendamenti inizialmente presentati ed inseriti nel testo sono stati ritirati dagli eurodeputati durante le ultime fasi di negoziazione, mentre sono stati complessivamente adottati i 52 emendamenti di compromesso proposti dai due co-relatori. In sintesi i principali punti concordati:

- sostegno ai progetti transfrontalieri: l'emendamento di compromesso n. 2 e l'emendamento singolo n. 126 (quest'ultimo sostenuto congiuntamente dagli eurodeputati Dantin, Vlasto, De Veyrac, Fidanza), intervenendo rispettivamente sull'art. 3 e sul considerando 14 alla proposta di Regolamento TEN-T, pongono l'accento sul valore aggiunto europeo delle tratte transfrontaliere, sottolineando che i progetti

transfrontalieri hanno normalmente un elevato valore aggiunto europeo, ma i loro effetti economici diretti sono spesso inferiori rispetto a progetti puramente nazionali. Per questo motivo i progetti transfrontalieri richiedono un intervento prioritario dell'Unione europea onde assicurarne l'attuazione, dato che detti progetti potenziano le interconnessioni tra gli Stati membri e migliorano la fluidità, la rapidità e la sostenibilità dei flussi di trasporto non solo sulla tratta transfrontaliera in questione, ma anche sull'intero territorio europeo;

- collegamenti dell'ultimo miglio: il concetto dell'ultimo miglio viene sottolineato a più riprese nella proposta di Regolamento TEN-T, in particolare negli emendamenti singoli nn. 497, 541 (sostenuti dagli eurodeputati italiani Cancian, Fidanza e Sassoli), 583 (sostenuto dagli eurodeputati italiani Serracchiani e Sassoli) e nell'emendamento di compromesso n. 48. Tra i principali elementi che costituiscono la rete trans-europea di trasporto e che meritano di essere maggiormente sviluppati e co-finanziati dalla UE, quali come già detto le tratte transfrontaliere, i collegamenti ancora mancanti, i nodi multimodali, il Parlamento europeo ha inserito infatti anche le *last-mile connections*, ossia i collegamenti dell'ultimo miglio;
- dieci corridoi prioritari: su questo punto la commissione TRAN ha pienamente sostenuto la proposta originaria della Commissione europea, focalizzandosi sui dieci corridoi prioritari (anziché i trenta progetti prioritari come per la pre-

cedente programmazione) che dovranno costituire la struttura portante delle nuove TEN-T per il periodo 2014-2020. I corridoi sono menzionati in più emendamenti singoli ed in particolare negli emendamenti di compromesso dal numero 23 al numero 41, che intervengono a modificare le future mappe delle TEN-T; i dieci Corridoi prioritari, peraltro contenuti anche nell'Allegato I alla proposta di Regolamento CEF, sono i seguenti:

- > **Corridoio 1:** Baltico-Adriatico
 - > **Corridoio 2:** Varsavia-Berlino-Amsterdam/Rotterdam-Felixstowe-Midlands
 - > **Corridoio 3:** Mediterraneo da Algeciras sino al confine ucraino
 - > **Corridoio 4:** Amburgo-Rostock-Burgas-Pireo-Lefkosia
 - > **Corridoio 5:** Helsinki-La Valletta
 - > **Corridoio 6:** Genova-Rotterdam
 - > **Corridoio 7:** Lisbona-Strasburgo
 - > **Corridoio 8:** Dublino-Londra-Parigi-Bruxelles
 - > **Corridoio 9:** Amsterdam-Basilea/Lione-Marsiglia
 - > **Corridoio 10:** Strasburgo-corridoio del Danubio
- per quel che riguarda in particolare **l'Italia**, il nostro Paese sarà interessato da **quattro** dei dieci **corridoi prioritari**, ovvero:
- il nuovo corridoio Baltico-Adriatico (n.1), che parte dall'Europa nord-orientale per raggiungere Trieste, Venezia e Ravenna, collegando in tal modo i nodi portuali dell'alto Mare Adriatico.
 - il corridoio Mediterraneo (n.3), chiamato a collegare la UE dal

Portogallo sino al confine con l'Ucraina e che ricomprende la tratta transfrontaliera Torino-Lione, nonché l'attraversamento della Pianura Padana fino a Trieste;

- il corridoio Helsinki-La Valletta (n.5), che attraversa l'Italia partendo dal Brennero, passando poi per Verona, Bologna, Firenze e Napoli; da Napoli poi si suddivide da una parte verso Bari e dall'altra verso la Sicilia;
- il corridoio Genova-Rotterdam (n.6), che collega il bacino del Mediterraneo con il nord Europa ed il Mare del Nord.

Da evidenziare inoltre, per quel che riguarda **l'Italia**, l'emendamento di compromesso n. 35, (che ha modificato l'Allegato I, volume 18/33 della proposta di Regolamento TEN-T) e l'emendamento di compromesso n. 36 (a modifica dell'Allegato I, volume 19/33 della proposta di Regolamento TEN-T), dai quali risultano **aggiunte alla core network le seguenti località e piattaforme:**

- il porto di Cagliari,
- l'aeroporto di Cagliari,
- il porto fluviale di Cremona,
- il porto fluviale di Mantova,
- la piattaforma multimodale di Cervignano,
- la piattaforma multimodale di Firenze,
- la piattaforma multimodale di Verona.
- **i coordinatori di corridoio:** alcuni emendamenti singoli che chiedevano l'istituzione di un Coordinatore di corridoio (figura simile al preesistente Coordinatore dei progetti prioritari TEN-T)

sono stati convogliati nell'emendamento di compromesso n. 19, congiuntamente sostenuto dai gruppi politici del PPE, dei socialisti, dei liberali, dei verdi, della sinistra nordica europea. In base a questo emendamento di compromesso, viene modificato ed integrato l'articolo 51 della proposta di Regolamento TEN-T, specificando che per ciascuno dei summenzionati Corridoi prioritari venga designato dalla Commissione europea, previa consultazione della stessa con il Consiglio UE ed il Parlamento europeo, un Coordinatore, chiamato a sovrintendere ai progetti relativi al Corridoio in questione, controllando altresì che i Piani nazionali di sviluppo delle infrastrutture siano coerenti con le finalità di sviluppo del Corridoio in questione, in un'ottica pan-europea.

I testi delle due proposte di Regolamento CEF e TEN-T così emendati saranno disponibili, in tutte le lingue ufficiali della UE, nella prima metà di gennaio. Da notare un aspetto molto importante: per la trasmissione dei testi e la loro conseguente votazione in sessione plenaria, è stato deciso di non inviare per il momento i testi alla plenaria, ma di avviare anzitutto dei negoziati con il Consiglio UE in vista del raggiungimento di un accordo in prima lettura; solamente alla fine di questi negoziati, le proposte di Regolamento CEF e TEN-T andranno in votazione al plenum del Parlamento europeo, pertanto al momento non vi è indicazione di alcuna data in proposito.

► I TEN-T Days a Bruxelles

Dal 27 al 29 novembre scorsi si è svolta a Bruxelles, presso il nuovo centro di conferenze *The Egg*, l'edizione 2012 dei cosiddetti *TEN-T Days*, le giornate di informazione sulle Reti Transeuropee che la Commissione europea DG MOVE organizza annualmente di concerto con la TEN-T EA, l'Agenzia esecutiva della Commissione per le Reti Transeuropee. Scopo delle giornate è informare i cittadini europei e gli operatori del settore sullo stato dell'arte dei progetti in corso già co-finanziati, nonché, come è avvenuto quest'anno, sulle linee guida della programmazione futura.

Il primo giorno ha avuto luogo un *Business Summit*, nel corso del quale rappresentanti di alto livello delle Istituzioni europee e nazionali hanno dibattuto sull'importanza delle infrastrutture di trasporto per la ripresa economica dell'Europa, per lo sviluppo della sua competitività e per la creazione di posti di lavoro. Il 28 novembre questo tema è stato ulteriormente declinato con l'illustrazione delle iniziative comunitarie relative al CEF (*Connecting Europe Facility*) ed alla revisione delle TEN-T, sul cui iter abbiamo dato informazione nella rubrica del Parlamento europeo a pag. 2 del presente Bollettino. Il CEF ha dominato in realtà l'intera scena delle tre giornate, essendo anche citato nel titolo dell'evento "**Connect to compete**": come ha ricordato il Commissario ai Trasporti Siim Kallas, Vice-Presidente della Commissione europea, solo attraverso la creazione delle connessioni infrastrutturali

mancanti ed il miglioramento di quelle esistenti sarà possibile per l'Europa competere sulla scena mondiale ed auspicare una ripresa economica. Kallas ha detto che i nuovi Regolamenti CEF e TEN-T agevoleranno la coesione territoriale europea e rafforzeranno il Mercato Interno, promuovendo altresì un sistema di trasporto sostenibile ed eco-compatibile, in linea con quanto già delineato nella Strategia Europa 2020 e nel Libro Bianco Trasporti con riferimento

Ayala Sender, Koumoutsakos, Hertug, titolari, come si è già detto, dei due dossiers legislativi. In tale occasione, gli esponenti del Parlamento europeo hanno annunciato il posticipo del voto sulle due proposte di Regolamento dalla fine di novembre al 18 dicembre, come poi è realmente avvenuto come abbiamo visto, a causa dei numerosi emendamenti ricevuti ai due testi ed all'impossibilità di poterli esaminare e fondere in emendamenti di compromesso in



Fonte: SITO INTERNET DELL'AGENZIA ESECUTIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA PER LE TEN-T
[HTTP://TEN-TEA.EC.EUROPA.EU/EN/NEWS_EVENTS/EVENTS/2012_TEN-T_NOVEMBER_EVENTS.HTM](http://ten-tea.ec.europa.eu/en/news_events/events/2012_ten-t_november_events.htm)

al duplice obiettivo temporale del 2030 e del 2050. Nell'ambito del CEF è inoltre fondamentale il concetto dei corridoi, dei dieci corridoi sulla cui struttura si svilupperà la nuova rete di trasporti, agevolando soprattutto le connessioni transfrontaliere. Kallas ha infine menzionato l'importanza degli strumenti finanziari innovativi, quali i project bonds, che dovranno agevolare il reperimento di capitale privato per finanziare investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Nella seconda giornata peraltro è intervenuto anche l'On. Brian Simpson, Presidente della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo, con gli eurodeputati Riquet,

tempi ristretti.

Sia il Presidente Simpson che gli altri eurodeputati hanno colto l'occasione per esprimere il loro rammarico in merito alla prevista riduzione del bilancio comunitario, soprattutto dopo la diffusione del documento di compromesso della Presidenza cipriota riguardo al Quadro finanziario pluriennale dell'Unione europea. Su questo punto in particolare l'On. Ayala Sender ha ricordato come altre regioni del mondo stiano investendo in infrastrutture di trasporto (Stati Uniti, Cina, India, Giappone) proprio per agevolare la crescita e la ripresa economica, invece l'Europa sembra che stia facendo marcia indietro e che addirittura preveda un bilancio

assai più esiguo, quanto meno per quel che riguarda il settore dei trasporti, rispetto a quello di venti anni fa, ipotizzato nel Libro Bianco dell'allora Commissario Jacques Delors. Di qui a febbraio 2013, quando è prevista l'adozione dell'intero bilancio comunitario, è necessario che il Parlamento europeo lotti, ha aggiunto l'On. Ayala Sender, per assicurare un sostegno finanziario adeguato al settore dei trasporti, sarebbe un segnale politico molto importante da parte dell'Istituzione comunitaria che si è sempre storicamente schierata a favore di un bilancio europeo adeguato alle esigenze di competitività e crescita, anche in epoche lontane dall'attuale crisi.

Alla giornata politica del 28 novembre ha inoltre preso parte il Ministro croato dei Trasporti Sinisa Hajdas Doncic, dato che la Croazia si unirà all'Unione europea il prossimo 1° luglio, divenendo il ventottesimo Stato membro della UE. Il Ministro Doncic si è particolarmente rallegrato della già espressa volontà comunitaria di rafforzare le connessioni di trasporto con la Croazia, incorporando il paese nella struttura delle future TEN-T valevole per il settennio 2014-2020.

Infine, nella giornata del 29 novembre, rappresentanti della DG MOVE e dell'Agenzia esecutiva TEN-T EA hanno illustrato i contenuti delle priorità inerenti l'invito a presentare proposte di progetti ed iniziative rispettivamente

per il programma annuale e per quello multiennale delle TEN-T, attraverso l'utilizzazione dei fondi residui dell'attuale periodo di programmazione. L'ammontare complessivo disponibile per il co-finanziamento di detti progetti è di 1, 265 Mld di Euro, da utilizzare per co-finanziare progetti in tutti i modi di trasporto, dall'aviazione, alla navigazione marittima ed interna, alla ferrovia, alla strada, nonché a settori quali la logistica ed i sistemi di trasporto intelligenti (ITS). I bandi contenenti le informazioni dettagliate per redigere le proposte sono stati pubblicati contestualmente alla Conferenza ed i funzionari della Commissione europea presenti ne hanno non solo illustrato i contenuti, ma hanno anche spiegato le modalità di presentazione delle varie proposte¹.

Per quel che riguarda in particolare il settore stradale, l'area prioritaria di interesse riguarda contestualmente lo sviluppo degli ITS (sistemi di trasporto intelligenti) ed il SET (servizio europeo di telepedaggio), con un ammontare globale di co-finanziamento pari a 50 Mln di Euro, ancora non ripartiti fra le due priorità ITS e SET, essendo la decisione dell'allocatione finale rinviata al momento successivo alla presentazione delle proposte ed al parere congiunto della Commissione europea e del FAC TEN-T (*Financial Advisory Committee* - Comitato finanziario delle TEN-T composto da rappresentanti degli

Stati membri dell'Unione europea). Come illustrato dal Vice Capo Unità della Direzione ITS presso la DG MOVE, Gzim Okacoglu, la proposta ITS è stata pensata dalla Commissione europea come funzionale all'attuazione degli obiettivi e delle priorità della Direttiva ITS adottata nel luglio del 2010: è dunque una pre-condizione, nel senso che qualsiasi proposta venga selezionata, questa dovrà essere uno strumento di attuazione della Direttiva ITS. Nell'elencazione delle priorità ITS, inoltre, si fa un esplicito riferimento agli articoli 5 e 9 delle linee guida TEN-T: portare efficienza nell'ottimizzazione delle capacità, promuovere l'intermodalità, la sicurezza, la gestione del traffico a beneficio dell'informazione degli utenti. In tale ambito, ha detto Okacoglu, saranno co-finanziati progetti di lavori e di studi basati sull'approccio dei corridoi, che coinvolgano come minimo tre Stati membri della UE e che, ancora una volta, contribuiscano alla realizzazione degli obiettivi della Direttiva ITS.

Il tema del SET è stato invece sviluppato dal rappresentante della DG MOVE che specificamente si occupa di telepedaggio, Charles Surmont, il quale ha anzitutto illustrato un excursus della legislazione comunitaria di riferimento sul SET, menzionando ad esempio la Direttiva 2004/52 e la sua Decisione applicativa, la Decisione 2009/750, ricordando altresì la Direttiva cd Eurovignette III 2011/76 – peraltro pienamente applicabile a partire dal

1

- Inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 [Decisione C(2012) 1574 della Commissione modificata dalla decisione C(2012) 8508 della Commissione]. GU C 368 del 28.11.2012
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro annuale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 [Decisione C(2012) 1579 della Commissione modificata dalla decisione C(2012) 6902 della Commissione e dalla decisione C(2012) 8510 della Commissione]. GU C 368 del 28.11.2012

28.09.2013 - in base alla quale non è possibile porre in essere nuovi sistemi di pedaggio che non siano pienamente interoperabili ai sensi della suddetta legislazione comunitaria in materia di SET. Surmont ha inoltre illustrato l'attuale stato dell'arte in materia di attuazione del SET, affermando che la Commissione europea ha pubblicato una Guida applicativa della Decisione 2009/750 nell'agosto del 2012, che gli Stati membri della UE hanno provveduto alla pubblicazione dei Registri nazionali e dei cosiddetti *Toll Domains Statements*, mentre ancora vi sono degli elementi che necessitano ulteriore sviluppo ed attuazione, quali ad esempio la designazione degli Organismi di Conciliazione, la finalizzazione delle procedure per l'accettazione dei fornitori del servizio (cosiddetti *EETS Providers*), la definizione dei requisiti per la realizzazione dei test di idoneità all'uso degli apparati elettronici.

In questa situazione, la Commissione europea propone pertanto agli Stati membri di avviare il SET anzitutto a livello regionale, come primo passo per una futura applicazione del SET a tutto il territorio dell'Unione europea. Attraverso tale approccio regionale il SET, o meglio il REETS (*Regional European Electronic Tolling Service*) dovrà svilupparsi lungo corridoi transfrontalieri che interessino gli Stati membri caratterizzati da un più intenso flusso di traffico stradale. Il REETS dovrà alla fine fornire delle soluzioni pratiche di implementazione e dimostrare con test sul campo la validità del sistema.

Nel redigere la proposta progettuale in ambito REETS, sarà necessario che il consorzio che la sottopone, a detta della Commis-

sione europea, la rediga con una precisa e specifica terminologia, tenendo conto dei requisiti e delle specifiche indicate sia nella *call* stessa, sia soprattutto nel Regolamento CE 680/2007, in particolare per quel che riguarda la differenza tra studi e lavori che sono suscettibili di co-finanziamento comunitario; nella proposta sarà inoltre necessario descrivere accuratamente i processi decisionali e le modalità di *governance* del consorzio; i partecipanti al consorzio dovranno garantire l'espletamento di test di implementazione tecnica e di validazione in merito alla loro interoperabilità ed alla compatibilità delle tecnologie utilizzate; sarà inoltre necessario descrivere il contenuto del "ritorno di esperienza" che potrà essere utilizzato da altri *stakeholders* e di come questo ritorno di esperienza sarà reso disponibile all'esterno.

Quanto ai tempi di presentazione e selezione delle proposte progettuali, sia per il SET che per gli ITS, così come per tutti i progetti presentati in questa *call*, il calendario indicato dalla Commissione europea è il seguente:

28.02.2013	Scadenza presentazione proposte TEN-T
12.03.2013	Scadenza presentazione eventuale traduzione proposte
Apr./Mag. 2013	Valutazione delle proposte ricevute da parte della EC e di esperti indipendenti
Lug. 2013	Avvio procedura di selezione, riunione del FAC TEN-T ed esercizio dello scrutiny right da parte del Parlamento europeo
Sett. 2013	Adozione di decisioni individuali della EC sulle proposte selezionate per il co-finanziamento

► Conference on fair and efficient road pricing

Lo scorso 5 dicembre si è svolta a Bruxelles una Conferenza sul tema della tariffazione stradale equa ed efficiente, promossa dalla Commissione europea ed in particolare dal Gabinetto Trasporti del Commissario Kallas nell'ambito di una consultazione pubblica, avviata dalla DG MOVE nel corso dell'estate e conclusasi all'inizio dello scorso mese di novembre, allo scopo di raccogliere opinioni, informazioni ed orientamenti da parte dei cittadini europei e dei rappresentanti del settore stradale su come sviluppare, nel prossimo futuro, un sistema di tariffazione del trasporto stradale che tenga conto dei principali obiettivi di efficienza, competitività e sostenibilità della politica comunitaria dei trasporti.

L'evento è stato suddiviso in varie sessioni focalizzate su taluni specifici aspetti dei quesiti presentati nella suddetta consultazione pubblica. Ha aperto i lavori il Commissario Kallas, accompagnato dal Direttore Generale della DG MOVE Matthias Ruete, del Vice Direttore Fotis Karamitsos e del Direttore della Direzione "Reti Transeuropee di Trasporto" Jean-Eric Paquet. Anche il Parlamento europeo ha preso parte ad una delle sessioni, con la partecipazione del Vice-Presidente della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) Dominique Riquet, già correlatore, come si è visto, della proposta di Regolamento sull'iniziativa *Connecting Europe Facility* (CEF).

Il settore autostradale europeo era rappresentato dal Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos

Dionelis, dal Presidente del Consiglio Direttivo del gruppo Vinci, Yves Thibault de Silguy (già Commissario europeo nella Commissione Santer negli anni '90), dal Direttore Generale dell'AISCAT Massimo Schintu.

Il Commissario Kallas ed il Direttore Ruete hanno detto che una delle principali problematiche per il sistema europeo dei trasporti è la necessità di assicurare alle generazioni future un equo e sostenibile sistema di finanziamento per tutti i modi di trasporto, non solo per quello stradale: in tale ambito, secondo la Commissione europea, è importante promuovere il concetto del pagamento, da parte degli utenti, per l'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto, applicando l'ormai noto principio del *pay per use*. Sono dunque gli utenti, e non più i contribuenti come in passato, a contribuire al finanziamento per la realizzazione e/o il miglioramento delle infrastrutture, secondo l'applicazione di un principio equo che chiede agli utenti di pagare un prezzo per l'utilizzazione dell'infrastruttura che percorrono. Seguendo tale approccio, la Commissione europea prevede di estendere per il futuro, per quel che riguarda il settore stradale, il sistema del *pay per use* anche ad altre strade, non solo alle autostrade, ed anche ai veicoli privati, non solo a quelli pesanti come invece avviene attualmente secondo la legislazione vigente. In tale quadro, anche il tema delle diverse forme di riscossione del pedaggio è stato menzionato; il Commissario Kallas prima, e poi anche i rap-

presentanti della DG MOVE, hanno ricordato come esistano sistemi disparati e non compatibili tra loro nei vari Stati membri della UE per l'esazione del pedaggio: sistemi basati sulla distanza percorsa dai veicoli, sistemi fondati sull'utilizzazione di vignette forfettarie, sistemi che utilizzano impianti satellitari, altri che utilizzano tecnologie microonde, sistemi cosiddetti *free-flow*. La Commissione intende pertanto ovviare a questa disparità e creare progressivamente un quadro europeo omogeneo ed interoperabile, nella più ampia prospettiva volta a rendere funzionante e sempre più efficiente il Mercato Unico europeo, altrimenti aperto a distorsioni del traffico da alcune arterie stradali ad altre più congestionate e meno adatte ad accogliere transiti, soprattutto di merci e soprattutto di mezzi pesanti, in particolare nei tratti transfrontalieri.

Nella sua presentazione l'Ing. Schintu, prendendo le mosse dal titolo dell'evento e dai precedenti interventi della Commissione europea, ha ribadito il concetto del *pay per use*, affermando che, per poter fornire agli utenti ed ai cittadini tutti i servizi legati ad una gestione efficiente e sostenibile della strada (garantendo ad esempio una continua manutenzione, alti livelli di qualità e sicurezza, meno congestione, fluidità del traffico), è necessario chiedere alla collettività pedaggi per l'utilizzazione di queste infrastrutture.

Realizzare, potenziare o gestire un'infrastruttura - come un'auto-

strada – servendosi solo della finanza pubblica, significa ricorrere alle entrate fiscali o all'indebitamento pubblico; inoltre, la carenza di fondi statali per la realizzazione di grandi opere spinge il pubblico a ricercare nuove forme di cooperazione, finalizzate al coinvolgimento di risorse private, attraverso lo strumento del PPP (*Public-Private-Partnership*). Per far funzionare il PPP sono tuttavia necessarie alcune condizioni, quali la chiarezza, la trasparenza e la certezza delle regole e delle tariffe, nonché una congrua remunerazione del capitale investito, che renda appetibile la partecipazione ai privati.

Nella conclusione, l'Ing. Schintu ha poi fatto riferimento alle proposte di Regolamenti CEF e TEN-T, affermando che è assolutamente positivo che l'Europa voglia legiferare sullo sviluppo delle infrastrutture e sulle modalità del loro finanziamento, ma ciò andrebbe fatto sostenendo pienamente, da parte delle Istituzioni europee, il concetto di co-modalità, ricordando che la strada è un fattore indispensabile del sistema dei trasporti e per queste ragioni non va penalizzata dal co-finanziamento comunitario.

► Consiglio UE Trasporti

I Ministri europei dei Trasporti si sono riuniti a Bruxelles lo scorso 20 dicembre per l'ultima sessione dell'anno svoltasi sotto la Presidenza cipriota della UE. I Ministri hanno anzitutto raggiunto un accordo sulla proposta di Direttiva relativa ai **controlli tecnici sui veicoli**, tema sul quale avevano già tenuto un dibattito di orientamento durante la sessione ministeriale dello scorso ottobre. Il testo rientra nell'ambito di un più ampio pacchetto di proposte legislative presentato nel luglio del 2012 dalla Commissione europea in materia di controlli tecnici sui veicoli, del quale si è già parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino. Il pacchetto legislativo rientra nel quadro delle iniziative comunitarie a favore della sicurezza stradale, già ampiamente delineate nel Piano d'azione europeo per la sicurezza stradale 2011-2020, volte all'introduzione di disposizioni più rigorose in merito ai controlli tecnici sui veicoli. La Commissione ha infatti rilevato che i problemi di carattere tecnico nei veicoli sono una delle principali cause di incidentalità; inoltre, per taluni aspetti e caratteristiche tecniche dei veicoli, in grado di incidere sulla sicurezza, non sono attualmente previste delle normative specifiche, com'è il caso dell'ABS e del controllo elettronico di stabilità. Per queste ragioni la Commissione ha deciso di rendere più rigorose le norme attuali e di estenderne la portata anche ad altre fattispecie di requisiti tecnici di un veicolo. La normativa attualmente vigente in Europa risale

infatti alla fine degli anni settanta ed è stata progressivamente aggiornata, ma in misura non opportunamente incisiva, pertanto si è reso necessario proporre una modifica delle disposizioni vigenti, per adeguarle sia al recente progresso tecnologico dei veicoli, sia all'evoluzione nel comportamento degli utenti stradali. Il Consiglio UE Trasporti, che già ad ottobre nel primo dibattito di orientamento si era dichiarato in linea generale d'accordo sulle proposte della Commissione, nella recente sessione di dicembre ha voluto anzitutto modificare la base legislativa della proposta, ritenendo più appropriata una Direttiva rispetto al Regolamento proposto dalla Commissione europea: la Direttiva infatti, come ha dichiarato il Consiglio, lascia un margine di azione assai più ampio agli Stati membri, tenendo conto delle loro particolari specificità in materia di controlli tecnici sui veicoli, laddove il Regolamento imporrebbe norme troppo restrittive. Il testo del Consiglio, inoltre, non concorda con la proposta della Commissione di estendere l'ambito di applicazione della Direttiva anche agli *scooters*, alle moto ed ai rimorchi leggeri, mentre include nella disciplina della Direttiva i trattori la cui velocità supera i 40 km/h laddove vengano utilizzati per percorrere strade di pubblico accesso, escludendo invece i trattori impiegati solo su fondi agricoli o forestali o unicamente operanti nell'ambito del territorio di un solo Stato membro.

Altro punto di disaccordo con la Commissione riguarda le modalità relative alla frequenza dei controlli tecnici: ad esempio, mentre la Commissione europea propone di portare da due anni ad ogni anno la frequenza dei controlli tecnici per i veicoli di vecchia immatricolazione e per i veicoli commerciali leggeri, il Consiglio prevede invece di lasciare lo status quo.

I Ministri hanno poi, nel corso della discussione, lievemente emendato il testo presentato dalla Presidenza cipriota per includere una disposizione relativa all'applicazione di sanzioni adeguate in caso di manomissione e falsificazione delle apparecchiature per calcolare il chilometraggio dei veicoli; su questo tema, già la proposta originaria della Commissione europea prevedeva di registrare e conservare le letture dei contachilometri, anche perché, come sottolineato dalla Commissione europea, il fatto di mantenere i dati registrati permetterà non solo un controllo più efficace del chilometraggio effettivo dei veicoli, ma consentirà anche l'utilizzazione di queste informazioni a livello transfrontaliero, una volta che verrà completata la connessione tra i relativi registri nazionali, in virtù della cosiddetta direttiva *cross-border enforcement*, adottata nell'ottobre del 2011.

Quanto al Parlamento europeo, la cui approvazione è anche richiesta per la definitiva adozione della proposta di Direttiva, ancora non ha presentato alcuna posizione in materia, pertanto il

testo non risulta ancora finalizzato.

I Ministri hanno poi preso atto del **voto svoltosi in sede di commissione TRAN in merito alle due proposte di Regolamento sul CEF (*Connecting Europe Facility*) e sulla revisione delle TEN-T**, di cui si è ampiamente parlato nella rubrica del presente Bollettino in merito alle attività del Parlamento europeo (vedasi pag 2). Già a giugno del 2012 il Consiglio UE Trasporti aveva dato il proprio accordo generale sul pacchetto CEF, sottolineando tuttavia l'impossibilità di esprimersi sull'allocazione finanziaria delle risorse, in attesa di adottare il Quadro finanziario multi-annuale dell'Unione europea 2014-2020, dal quale anche il CEF, come numerose altre iniziative comunitarie, dipendono. I negoziati sul Quadro finanziario sono quasi terminati, ma ancora ci sono delle questioni rimaste aperte, quali l'ammontare definitivo da accordare al CEF, l'ammontare da trasferire dal Fondo di Coesione al CEF e la decisione sulla considerazione o meno dell'IVA come costo eleggibile per il co-finanziamento comunitario dei progetti inseriti nel CEF. In tale situazione non è stato pertanto possibile compiere dei passi avanti sulla proposta di Regolamento CEF, almeno per quel che riguarda la parte di competenza del Consiglio. La Commissione, presente al dibattito come consueto, ha colto l'opportunità di esprimere il proprio disappunto per la prevista diminuzione del bilancio destinato al CEF: le previsioni di ulteriori tagli infatti, che riguardano peraltro il più generale bilancio della UE per il prossimo settennio, rischiano

di influire negativamente sulle prospettive di crescita e rilancio dell'economia europea offerte dai progetti che nasceranno sotto l'egida del CEF.

► ASECAP: Think-Tank sulla sostenibilità del trasporto stradale

Lo scorso 27 novembre si è svolto a Parigi, a margine della sessione invernale del Consiglio Direttivo dell'Associazione europea, un seminario sulla sostenibilità del trasporto stradale, al quale hanno preso parte tutti i membri, a pieno titolo ed associati, dell'ASECAP.

L'evento è stato animato dal Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis e dai Presidenti dei tre Comitati Permanenti ASECAP (COPERS) sul pedaggio e sulle concessioni (Bruno de la Fuente, ASETA, spagnolo), sulla sicurezza e l'ambiente (Malika Seddi, ASFA, francese), sui sistemi intelligenti di trasporto ITS (Marko Jandrisits, ASFINAG, austriaco). Sono poi intervenuti, con delle presentazioni che è possibile consultare sul sito dell'ASECAP www.asecap.com, alcuni membri dell'Associazione europea, tra i quali l'Ing. Roberto Arditi, Direttore Scientifico della SINA SpA, associata aderente dell'AISCAT, il quale ha illustrato il concetto della "smart mobility", la mobilità intelligente, quale strumento che può essere utilizzato dagli operatori stradali per fornire un servizio più efficiente agli utenti e per contribuire, in maniera più ampia, allo sviluppo territoriale, alla competitività, alla crescita economica. L'Ing. Arditi ha inoltre menzionato la cosiddetta *Road Map* dell'UNECE (la Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa) sull'utilizzazione degli ITS per la mobilità sostenibile, secondo la quale il miglioramento e la sempre maggiore efficienza dei sistemi ITS

devono avere come obiettivo la fornitura di condizioni di viaggio sempre più sicure ed efficaci per gli utenti, evitando altresì lo spreco di risorse e di energie e proteggendo, in ultima analisi, le vite umane.

Il Segretario Generale Dionelis ha spiegato che scopo del seminario di Parigi non era tanto quello di elaborare e definire una posizione comune del settore in materia di trasporto sostenibile, quanto piuttosto di avviare un processo di analisi e discussione, tra i membri ASECAP, sul concetto di sviluppo sostenibile dei trasporti, raccogliendo materiale, idee, opinioni da rielaborare successivamente attraverso l'attività di studio di uno specifico gruppo di lavoro, non necessariamente appartenente ad un COPER o ad un altro, ma anzi con una composizione per così dire "trasversale" in modo da coinvolgere tutti e tre i domini di attività dell'ASECAP. Al termine di un anno di lavoro e di uno scambio permanente di informazioni ed opinioni sul tema, l'ASECAP prevede di elaborare un documento più strutturato che possa divenire una sorta di manifesto del settore autostradale a pedaggio europeo sul tema dello sviluppo sostenibile, che abbiamo visto essere oramai il perno su cui poggia l'intera politica comunitaria dei trasporti.

Di particolare interesse, nel corso del dibattito svoltosi alla fine delle presentazioni, l'osservazione del Presidente del COPER I Bruno de la Fuente, Direttore Generale di

ASETA, il quale ha affermato che la sostenibilità significa perseguire una crescita economica senza tuttavia trascurare gli aspetti sociali ed ambientali. Secondo de la Fuente, inoltre, lo sviluppo economico prevede la realizzazione di una rete stradale moderna, efficiente e di alta qualità per gli utenti, per assicurare loro un'efficiente e competitiva mobilità di merci e persone. In tale quadro, ha aggiunto, la strada sarebbe sostenibile già di per sé, non avrebbe bisogno di altro, se solo i sistemi di pedaggio fossero applicati ovunque secondo il principio del *pay per use* e se solo gli introiti da pedaggio fossero reinvestiti nel settore del trasporto per la continua manutenzione ed il costante miglioramento delle infrastrutture: riteniamo che questo sia già un buon punto di partenza e di riflessione per il lavoro che il gruppo ASECAP dovrà portare avanti nei prossimi mesi.

► GU L

- Direttiva 2012/45/UE della Commissione, del 3 dicembre 2012, che adegua per la seconda volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose. **GU L 332 del 4.12.2012**
- Decisione di esecuzione della Commissione, dell'11 dicembre 2012, che conferma le emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2011 a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 338 del 12.12.2012**
- Regolamento (UE) n. 1229/2012 della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica gli allegati IV e XII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro). **GU L 353 del 21.12.2012**
- Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 353 del 21.12.2012**

► GU C

- Inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 [Decisione C(2012) 1574 della Commissione modificata dalla decisione C(2012) 8508 della Commissione]. **GU C 368 del 28.11.2012**
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro annuale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 [Decisione C(2012) 1579 della Commissione modificata dalla decisione C(2012) 6902 della Commissione e dalla decisione C(2012) 8510 della Commissione]. **GU C 368 del 28.11.2012**
- Invito a presentare proposte 2012 — Programma «Europa per i cittadini» (2007-2013) — Attuazione delle azioni del programma: Cittadini attivi per l'Europa, Società civile attiva in Europa e Memoria europea attiva. **GU C 377 del 7.12.2012**
- Inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro 2013 del programma specifico «Capacità» del Settimo programma quadro di attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013). **GU C 390 del 18.12.2012**
- Invito a presentare proposte per azioni nel settore dell'energia nell'ambito del programma «Energia intelligente — Europa» [decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU C 390 del 18.12.2012**
- Parere del Comitato delle regioni «Pacchetto appalti pubblici». **GU C 391 del 18.12.2012**
- Rettifica agli inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013 (GU C 368 del 28.11.2012). **GU C 400 del 28.12.2012**

► CONSULTAZIONI PUBBLICHE

- Consultazione sulla fatturazione elettronica (*e-invoicing*) negli appalti pubblici, con scadenza il 14/01/2013
- Consultazione pubblica sull'iniziativa *e-Freight* dell'Unione europea, con scadenza il 17/01/2013

► COM e SEC ¹

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE 29A RELAZIONE ANNUALE SUL CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE DEL DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA (2011). **COM (2012) 714 def. del 30.11.2012**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Principles of taxation of motor vehicles according to EU law as interpreted by the Court of Justice Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee Strengthening the Single Market by removing cross-border tax obstacles for passenger cars. **SEC (2012) 429 del 14.12.2012**

¹ 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, francese o tedesca.

► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- Bruxelles, Belgio, 28-29 novembre 2012

TEN-T Days, Giornate informative sulle TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) e sugli imminenti inviti a presentare proposte, organizzate congiuntamente dalla Commissione europea DG MOVE e dall'Agenzia esecutiva europea TEN-T, http://tentea.ec.europa.eu/en/news_events/events/2012_ten-t_november_events.htm

FUTURI

- Bruxelles, Belgio, 6 marzo 2013
- Portland, Maine, USA, 19-21 maggio 2013
- Pechino, Cina, 15-17 maggio 2013
- Leipzig, Germania, 22-24 maggio 2013
- Dubrovnik, Croazia, 26-28 maggio 2013
- Ginevra, Svizzera, 31 maggio / 7 giugno 2013
- Denver, Colorado (USA), 21-23 luglio 2013
- Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013
- Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013

V edizione dell'**ASECAP Road Safety Day presso il Parlamento europeo**, www.asecap.com

Conferenza sull'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture stradali a pedaggio, organizzata dall'IBTTA, www.ibtta.org

16ª Conferenza Internazionale VTI "Road Safety in Four Continents", <http://www.vti.se/RS4C>

International Transport Forum Summit, <http://www.internationaltransportforum.org>

XLI edizione delle **Giornate annuali ASECAP di Studio ed Informazione**, congiuntamente organizzata dall'ASECAP e dalla HUKA, Associazione nazionale croata dei concessionari autostradali, www.asecapdays.com e www.asecap.com

World Tunnel Congress ITA-AITES, <http://www.wtc2013.ch/home.html>

Summit on All Electronic Tolling and Interoperability: Charting the Future dell'IBTTA, www.ibtta.org

LXXXI edizione dell'**Annual Meeting** dell'IBTTA, www.ibtta.org

International Technology Workshop dell'IBTTA con una sessione comune ASECAP/IBTTA focalizzata sulla promozione del pedaggio, www.ibtta.org

AIPCR:	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
DG MOVE:	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
EGNOS:	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
ERF:	<i>European Union Road Federation</i>
GALILEO:	Programma europeo di radionavigazione satellitare
GNSS:	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
GU:	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
IBTTA:	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
ITF:	<i>International Transport Forum</i>
ITS:	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
ITRE:	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
JURI:	Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo
LGTT:	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
OBE/OBU:	<i>On Board Equipment/On Board Unit</i> – 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
F +39 06 47 46 968 W 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)