



SESTA EDIZIONE DELL'ASECAP ROAD SAFETY DAY – BRUXELLES, PARLAMENTO EUROPEO: 6 MARZO 2013

SI SVOLGERÀ A BRUXELLES, PRESSO LA SEDE DEL PARLAMENTO EUROPEO, LA **GIORNATA ANNUALE ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE**, CHE AVRÀ LUOGO IL 6 MARZO P.V. ALLE ORE 18.00.

L'EVENTO, GIUNTO ORMAI ALLA SUA SESTA EDIZIONE, È DIVENUTO UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE PER L'ASSOCIAZIONE EUROPEA E PER LE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CHE NE FANNO PARTE. QUEST'ANNO INOLTRE LA GIORNATA ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE AVRÀ UNA CONNOTAZIONE PARTICOLARE POICHÉ SI SVOLGERÀ, COME AVVENUTO PER LA SUA PRIMA EDIZIONE, NELLA SEDE ISTITUZIONALE DEL PARLAMENTO EUROPEO, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI DEL PARLAMENTO STESSO E DELLA COMMISSIONE EUROPEA, NONCHÉ DI ESPONENTI DELLE VARIE

ORGANIZZAZIONI ED ASSOCIAZIONI DI SETTORE PRESENTI A BRUXELLES. L'EVENTO SI APRIRÀ CON DEGLI INTERVENTI DI CARATTERE POLITICO/ISTITUZIONALE PER POI DARE VOCE AGLI ESPERTI DI SICUREZZA STRADALE DI ALCUNI PAESI MEMBRI DELL'ASECAP, AL FINE DI FORNIRE AI PARTECIPANTI ED AI RAPPRESENTANTI DELLE ISTITUZIONI COMUNITARIE, UN QUADRO QUANTO PIÙ POSSIBILE COMPLETO SULLE NUMEROSE ATTIVITÀ SVOLTE DAL SETTORE AUTOSTRADALE EUROPEO IN CONCESSIONE A FAVORE DI UNA MOBILITÀ SICURA, EFFICIENTE E SOSTENIBILE A VANTAGGIO DEGLI UTENTI E DEI CITTADINI EUROPEI. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL PROGRAMMA PRELIMINARE E PER LE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, CONSULTARE IL SITO DELL'ASECAP ALL'INDIRIZZO WWW.ASECAP.ORG

PARLAMENTO EUROPEO

► la questione relativa alla circolazione dei gigaliners - i mezzi pesanti di dimensioni e peso superiori alla vigente normativa europea - è tornata con vigore all'attenzione del Parlamento europeo, coinvolgendo anche il Presidente dell'Assemblea, On. Martin Schulz, ed il plenum del Parlamento stesso: questo dossier da oltre un anno vede Parlamento e Commissione europea su fronti nettamente opposti. Quanto alle attività delle commissioni parlamentari, la commissione TRAN ha avviato l'analisi della Relazione d'iniziativa dell'eurodeputato irlandese del PPE Joe Higgins sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (European Electronic Tolling Service) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali. Nella commissione IMCO, invece, gli eurodeputati hanno adottato gli oltre centocinquanta emendamenti singoli e di compromesso apportati alla proposta di Direttiva in materia di aggiudicazione dei contratti di concessione.

COMMISSIONE EUROPEA

► a partire dallo scorso 19 gennaio tutte le nuove patenti di guida rilasciate nel territorio della UE saranno obbligatoriamente emesse con un formato uniforme plastificato e sostituiranno progressivamente gli oltre cento modelli di patente utilizzati nei vari Stati membri dell'Unione europea. È entrata infatti in vigore, a partire dal 19 gennaio 2013, la Direttiva 2006/126 sulle patenti di guida, che gli Stati membri avrebbero dovuto recepire entro il 19 gennaio del 2011 e che fa parte di un più ampio pacchetto di misure legislative adottato dalla Commissione nel 2006 con lo scopo di garantire la libertà di circolazione dei cittadini, migliorare la sicurezza stradale e soprattutto contrastare il fenomeno delle frodi, essendo le patenti cartacee, tuttora in circolazione in taluni Stati membri UE, più facilmente modificabili ed aperte alla falsificazione e contraffazione dei dati.

CONSIGLIO

► l'Irlanda ha assunto la Presidenza di turno dell'Unione europea lo scorso 1° gennaio, per guidare la UE durante tutto il primo semestre dell'anno. Come consueto, il Premier irlandese ed i Ministri competenti per le varie materie di politica comunitaria sono stati ricevuti, nel corso del mese di gennaio, dalle varie commissioni del Parlamento europeo, per illustrare nello specifico i punti del programma presidenziale, sviluppato come sempre di concerto con le Presidenze immediatamente precedente ed immediatamente successiva (rispettivamente Cipro e Lituania) a quella irlandese, al fine di garantire continuità all'azione politica dell'Unione europea nel corso di diciotto mesi. 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.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► a partire dal 1° gennaio del 2013 l'ASECAP ha accolto un nuovo membro Associato proveniente dalla Russia; si tratta della società AVTODOR, di proprietà statale, la cui missione è di portare avanti un programma di realizzazione di autostrade in Russia su una rete di circa 20.000 km, di sviluppare e migliorare le infrastrutture stradali esistenti e di promuovere un servizio stradale di qualità e rispondente a standard di sicurezza per gli utenti. La società AVTODOR è una struttura governativa e si avvale anche di sistemi di partenariato pubblico-privato per attirare investimenti da parte dei mercati finanziari internazionali. La società AVTODOR sarà ufficialmente presente alle prossime Giornate annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP che si svolgeranno a Dubrovnik, in Croazia, dal 26 al 28 maggio p.v.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- GIGALINERS: la questione divide ancora Parlamento europeo e Commissione
- commissione TRAN (Trasporti e Turismo)
- commissione IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori)

COMMISSIONE EUROPEA

8

- La nuova patente di guida europea

CONSIGLIO UE

10

- Presidenza irlandese: priorità nel settore dei trasporti
- Bilancio comunitario 2014-2020

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

13

- ASECAP ed il nuovo membro russo AVTODOR

13

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

14

CALENDARIO EVENTI

16

GLOSSARIO

17

► GIGALINERS: la questione divide ancora Parlamento europeo e Commissione

La questione relativa alla circolazione dei *gigaliners* - i mezzi pesanti di dimensioni e peso superiori alla vigente normativa europea - è tornata con vigore all'attenzione del Parlamento europeo, coinvolgendo anche il Presidente dell'Assemblea, On. Martin Schulz, ed il *plenum* del Parlamento stesso. Cerchiamo di ripercorrere brevemente le tappe di questo *dossier* che da oltre un anno vede Parlamento e Commissione europea (in particolare il Gabinetto del Commissario Kallas responsabile per la politica europea dei trasporti) su fronti nettamente opposti. Il tutto ha avuto inizio esattamente un anno fa, nel febbraio del 2012, quando il Presidente della commissione europarlamentare TRAN (Trasporti e Turismo), On. Brian Simpson, ha informato gli eurodeputati sulla decisione presa dai coordinatori politici della TRAN in merito alla necessità di inviare una lettera formale al Commissario Kallas sulla questione dei *gigaliners* ed in particolare su una dichiarazione pubblica del Commissario circa l'intenzione della Commissione europea di dare avvio all'iter di modifica della Direttiva 96/53/CE su peso e dimensioni massimi per i mezzi pesanti¹, dichiarazione della quale la TRAN non era stata previamente informata. La questione era

piuttosto rilevante, poiché la TRAN ed il Parlamento europeo si sono sempre pronunciati contro qualsiasi revisione della suddetta normativa, anche in occasione dell'adozione della Risoluzione parlamentare sul Libro Bianco Trasporti; successivamente, in seguito alla lettera di richiesta di chiarimenti, il Commissario Kallas intervenne nella sessione di marzo 2012 della TRAN per cercare di chiarire la questione. Sostanzialmente il Commissario Kallas dichiarò che, in virtù di una reinterpretazione della Direttiva², gli Stati membri che lo avessero desiderato, sarebbero stati autorizzati a consentire il transito dei *gigaliners* sul loro territorio nazionale, purché ricorressero, in quegli Stati membri, le condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente tali da permettere un simile transito. Non solo, la Commissione si pronunciò anche a favore del traffico transfrontaliero di *gigaliners* tra due Stati limitrofi che lo consentissero. I rappresentanti dei gruppi politici espressero in tale sede le loro opinioni sulla questione, dichiarandosi per lo più contrari alla circolazione di questi mezzi per questioni di sicurezza stradale e di impatto ambientale; pochi altri eurodeputati, invece, sostennero il contrario, argomentando la loro posizione in senso opposto,

ossia affermando che è possibile caricare maggiormente di merci un *gigaliner*, quindi effettuare meno transiti e contribuire alla riduzione di emissioni di CO₂. Al di là tuttavia di queste considerazioni di merito e di opportunità o meno a consentire il transito di simili mezzi, il punto fondamentale per la TRAN e per il Parlamento europeo - un anno fa come ancora oggi - si riferisce a questioni di carattere procedurale e di rispetto dei ruoli delle Istituzioni comunitarie: il Commissario Kallas fu infatti duramente attaccato per non aver rispettato il principio della separazione dei poteri, per aver agito da "legislatore" al posto del Parlamento e del Consiglio, attraverso un'interpretazione giuridica unilaterale (contestata peraltro anche dal rappresentante del servizio giuridico del Parlamento europeo presente alla suddetta riunione dello scorso anno) anziché, come ci si sarebbe aspettato, tramite la presentazione di una proposta di revisione della Direttiva sulla quale solo Parlamento e Consiglio si sarebbero potuti pronunciare. La diatriba fu chiusa allora con l'assicurazione che il Gabinetto Kallas si sarebbe consultato nuovamente con la commissione TRAN sul tema prima di prendere qualsiasi nuova iniziativa.

Evidentemente le cose non

1. Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale. GU L 235 del 17.09.1996

2. In particolare dell'articolo 4, par. 3 della Direttiva: « I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili. »

sono poi andate così: dall'estate scorsa fino all'inizio del corrente anno, sono stati coinvolti anche il Presidente del Parlamento europeo On. Martin Schulz ed il Presidente della Commissione europea José Manuel Durão Barroso, con uno scambio di lettere in materia di *gigaliners* e di competenze legislative comunitarie. Inoltre, nel corso della sessione plenaria di gennaio del Parlamento europeo, svoltasi a Strasburgo dal 14 al 17 gennaio scorsi, l'On. Brian Simpson ha rivolto il suo disappunto al Commissario Kallas, presente alla plenaria, per il fatto che la Commissione europea ancora si basa su di una interpretazione giuridica unilaterale della Direttiva 96/53 - in virtù della quale si autorizza il transito transfrontaliero di *gigaliners* tra Stati membri che lo consentano, laddove la Direttiva indica invece che simili transiti debbano effettuarsi solo a livello

nazionale in uno Stato membro che li autorizza, ma solo ed unicamente all'interno del suo territorio - anziché ricorrere, come sarebbe più logico, allo strumento legislativo della co-decisione e dunque coinvolgere i legittimi co-legislatori comunitari: Parlamento europeo e Consiglio UE. L'On. Simpson ha anche chiesto al Commissario Kallas di "avere il coraggio delle proprie azioni" se è veramente intenzionato ad avallare l'estensione della circolazione di *gigaliners* sul territorio della UE. Sembra peraltro, da fonti di stampa bruxellesi, che la Commissione stia effettivamente finalizzando una proposta di revisione della Direttiva fondata sulla già menzionata interpretazione giuridica del Gabinetto Kallas, il che risulta totalmente inaccettabile per il Parlamento europeo. Nelle prossime settimane assisteremo pertanto al seguito della vicenda, sulla quale lo scorso 30 gennaio il Presidente

del Parlamento europeo On. Martin Schulz ha nuovamente scritto al Presidente Barroso, commentando l'intervento del Commissario Kallas nella plenaria di Strasburgo e chiedendo un chiarimento da parte della Commissione europea su di un tema estremamente delicato, che ha un impatto rilevante sulla politica dei trasporti, sull'intermodalità, sull'ambiente, sulla sicurezza stradale, in ultima analisi sulla mobilità dei cittadini e delle imprese della UE.

► Commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

Dal 21 al 23 gennaio scorsi ha avuto luogo, presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo, la sessione mensile della commissione TRAN (Trasporti e Turismo), durante la quale gli eurodeputati hanno incontrato, com'è consuetudine per la prima riunione dell'anno, il Ministro cipriota ai Trasporti in rappresentanza della Presidenza uscente della UE ed il Ministro irlandese dei Trasporti che ha invece illustrato le priorità del suo paese in materia di trasporti per i primi sei mesi del 2013 (vedasi rubrica del Consiglio UE a pag. 10

del presente Bollettino).

I membri della commissione TRAN hanno inoltre ascoltato l'eurodeputato irlandese del PPE **Joe Higgins** incaricato di redigere una **Relazione d'iniziativa sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (European Electronic Tolling Service) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali**. Com'è noto, il servizio europeo elettronico di pedaggio è stato formalmente istituito nel 2004 con la Direttiva 2004/52/CE, poi completata dalla Decisione 2009/750/CE, adottata

in seno al Comitato Telepedaggio (*Comité Télépéage*) istituito dalla stessa Direttiva del 2004³.

Quest'ultima, nell'istituire lo EETS, definì anche le tecnologie ammissibili per il telepedaggio europeo (satellite, DSRC variante CEN -europea- e DSRC variante UNI -italiana-, integrate dove necessario da telefonia GSM). La Decisione del 2009 fissò invece i termini e le scadenze secondo le quali il servizio europeo di telepedaggio avrebbe dovuto divenire disponibile per gli utenti stradali europei (inizialmente per i mezzi pesanti,

³ L'applicazione della Decisione viene monitorata dalla Commissione europea, con l'assistenza di un gruppo di lavoro nell'ambito dell'apposito Comitato Telepedaggio già previsto dalla Direttiva 2004/52/CE

successivamente anche per i veicoli leggeri), consentendo loro di percorrere le autostrade e le strade a pedaggio continentali usufruendo di un unico contratto e di una unica unità di bordo, per consentire loro di usufruire del servizio ed effettuare i relativi pagamenti indipendentemente dal Paese europeo e dall'infrastruttura stradale percorsa. In base alle disposizioni della suddetta normativa comunitaria, lo EETS prevede la presenza di due figure chiave che determinano il suo funzionamento: il *Toll Charger*, ovvero il gestore stradale che impone e percepisce il pedaggio e lo *EETS provider*, intermediatore finanziario che, a fronte dei contratti stipulati con i suoi clienti, dovrà provvedere a percepire da essi gli importi dovuti e trasferirli al *Toll Charger*. Gli *EETS providers* hanno, in tale quadro, l'obbligo di assicurare il servizio su tutte le infrastrutture europee a pedaggio, mediante una apparecchiatura di bordo che -secondo quanto stabilito originariamente dalla direttiva 2004/52- dovrà contenere i moduli necessari a comunicare con le tecnologie che nel 2004 erano già installate.

Secondo quanto previsto dalla normativa, lo *EETS* avrebbe dovuto essere disponibile a partire da tre anni dopo l'entrata in vigore della Decisione, quindi entro ottobre del 2012, per i mezzi di peso superiore alle 3,5 tonnellate; due anni dopo il servizio avrebbe dovuto essere disponibile per tutti i veicoli sulle reti assoggettate a pagamento di pedaggio. Dal 2009 al 2012 gli Stati membri si sarebbero dovuti impegnare a soddisfare una serie di condizioni ed obblighi previsti

dalla Direttiva e dalla Decisione, relativi alla comunicazione dei dati necessari sulle loro reti assoggettate a pedaggio e sulle modalità di definizione del pedaggio e sua esazione, nonché relativi alla formazione o definizione di Organismi previsti dalla Direttiva e dalla Decisione, quali organismi di conciliazione per la definizione di controversie o registri degli *EETS providers* che stabiliranno sede legale sul loro territorio. Nell'agosto del 2011 è stata poi redatta dalla Commissione europea una guida applicativa della Decisione 2009/750, volta a chiarire alcuni concetti e alcune procedure presenti in ambedue i testi legislativi (2004/52 e 2009/750), in particolare la guida si propone di spiegare come possono essere valutati i componenti di interoperabilità dello EETS allo scopo di soddisfare i requisiti essenziali stabiliti dalla Decisione 2009/750.

Al di là del descritto quadro normativo tuttavia, ad oltre tre anni dall'adozione della suddetta Decisione, il mercato dello EETS ancora non è riuscito a decollare, in parte perché non tutti gli Stati membri della UE hanno adempiuto a taluni degli obblighi normativi previsti dalla Decisione, ma soprattutto perché ancora nessun EETS Provider ha provveduto alla propria registrazione presso uno Stato membro per poter avviare il servizio dello EETS, condizione imprescindibile per l'avvio del sistema: manca pertanto nel mercato uno degli attori principali di questo meccanismo previsto dalla norma europea.

A fronte di questa situazione di stallo, ed in vista di un possibile

confronto con il Parlamento europeo ed il Consiglio UE, che - in quanto co-legislatori comunitari - sono autorizzati a chiedere conto alla Commissione europea del ritardo di avvio dello EETS, e di conseguenza, del ritardo di implementazione di un atto normativo europeo (nella fattispecie la Decisione 750/2009/CE), la Commissione europea ha promosso l'avvio di un progetto pilota della durata indicativa di due anni, con il coinvolgimento degli operatori di alcuni Stati membri - in particolare gli Stati dell'Europa centrale, caratterizzati da maggiori flussi di traffico stradale - al fine di avviare quello che è stato definito un REETS, ossia uno EETS regionale, non aperto ai 27 Stati membri della UE, bensì solo inizialmente ad alcuni di essi, in modo che detto progetto pilota possa fungere da esempio e da esperimento per poter poi estendere a tutto il territorio della UE il servizio dello EETS. Gli Stati membri UE in questione sono i seguenti: Austria, Italia, Francia, Spagna, Germania, Danimarca, Polonia, con la Svizzera come osservatore. Per poter realizzare questo obiettivo, la Commissione europea ha utilizzato la pubblicazione del bando di gara nell'ambito dei fondi TEN-T dello scorso 29 novembre.

In tale complesso e intricato quadro, si inserisce la redazione della Relazione Higgins, Relazione d'iniziativa, pertanto senza alcuna valenza legislativa, ma pur sempre espressione della volontà politica del Parlamento europeo e potenzialmente strumento di controllo e giudizio sull'operato della Commissione europea, con la quale già esistono attriti sulla questione dei *gigaliners*, come si è

visto nel paragrafo precedente. L'On. Higgins ha rilevato, nel suo discorso introduttivo, l'oggettivo ritardo nell'applicazione dello EETS da parte della Commissione europea ed ha anche proposto, per intervenire in maniera più incisiva, il ricorso ad un atto legislativo più forte rispetto alla Decisione e alla Direttiva: secondo l'On. Higgins infatti un Regolamento sarebbe più appropriato ed effettivo. Di fronte a queste dichiarazioni, il rappresentante della Commissione europea, Vice Direttore della DG MOVE Fotis Karamitsos, presente alla riunione, ha replicato sottolineando che, a detta della Commissione, la tecnologia per applicare lo EETS esiste e funziona, ma il problema rimane di carattere puramente politico, poiché anzitutto non tutti gli Stati membri hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla relativa normativa comunitaria in materia di EETS e poiché, sempre a detta della Commissione europea, gli operatori stradali "sarebbero reticenti" ad agevolare l'attuazione dello EETS. Cogliamo l'occasione anche in questa sede, in quanto rappresentanti del settore autostradale a pedaggio, per sottolineare che il vero problema non è certo rappresentato dai *Toll Chargers*, i quali sono pienamente operativi con tutte le funzionalità del telepedaggio sia a livello nazionale che, in numerosi casi, transfrontaliero, semmai la Commissione europea dovrebbe chiedersi perché ad oggi nessun *EETS Providers* si è ancora registrato in nessuno Stato membro! Se manca uno degli attori fondamentali dell'intero sistema EETS, come può la Commissione europea pretendere

che lo EETS si realizzi?

La Relazione Higgins riguarderà inoltre il tema della tariffazione delle infrastrutture stradali, materia sulla quale la DG MOVE presenterà nel corso dei prossimi mesi una specifica iniziativa: su questo punto la Commissione è più favorevole ad un sistema di pedaggio basato sulla distanza percorsa, mentre il Parlamento europeo, secondo quanto affermato dall'On. Higgins, pur riconoscendo questo principio, chiede tuttavia che la UE non obblighi quegli Stati membri che utilizzano sistemi di pedaggio basati invece sulla durata dei transiti, o comunque che utilizzano un sistema di vignette annuali o periodiche, a modificare immediatamente i loro sistemi di riscossione del pedaggio, bensì di procedere gradualmente ad un'armonizzazione degli stessi a livello europeo.

Il testo della Relazione Higgins sarà finalizzato nelle prossime settimane, per poi essere presentato nella sessione della commissione TRAN del 7 marzo prossimo, discusso nelle settimane successive, aperto a possibili emendamenti fino al 20 marzo e poi probabilmente votato in commissione TRAN nella sessione del 22/23 aprile e trasmesso alla sessione plenaria a maggio: seguiremo da vicino gli sviluppi di questo dossier che interessa particolarmente il nostro settore e ne daremo informazione nei successivi numeri del nostro Bollettino.

La commissione TRAN ha inoltre analizzato i risultati di uno **studio sui grandi progetti TEN-T** (Reti Transeuropee di

Trasporto), elaborato e presentato dall'istituto tedesco di Karlsruhe *Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung*. Lo studio sottolinea sostanzialmente la necessità di una maggiore trasparenza nei criteri di selezione dei progetti TEN-T, nonché il bisogno di semplificare le complesse procedure amministrative che rischiano di allontanare eventuali investitori privati interessati da progetti TEN-T. Altro punto che viene evidenziato dallo studio riguarda il coinvolgimento della popolazione e delle rappresentanze locali e regionali sulla cui area un determinato progetto TEN-T è destinato ad essere sviluppato, al fine di analizzarne preventivamente i possibili impatti. Infine, per poter realizzare progetti TEN-T a valore aggiunto europeo, è importante non trascurare l'aspetto del co-finanziamento degli stessi: dato che il nuovo bilancio comunitario sembra ormai tagliare in maniera massiccia anche sulla linea delle infrastrutture, sarebbe opportuno puntare su strumenti finanziari innovativi, quali i Project Bonds, i cui progetti pilota sono stati approvati dal Parlamento europeo nell'estate del 2012 e che potrebbero fungere da efficace effetto leva sugli investimenti infrastrutturali.

► Commissione IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori)

Nel corso della sessione di gennaio della commissione parlamentare IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori), svoltasi a Bruxelles, gli eurodeputati hanno adottato con 28 voti a favore, 10 contrari e 2 astensioni gli oltre centocinquanta emendamenti singoli e di compromesso apportati all'originaria **proposta di Direttiva della Commissione europea in materia di aggiudicazione dei contratti di concessione**. Prima di dare avvio al voto, il Presidente di commissione On. Malcolm Harbour ha chiesto al Relatore della proposta, l'eurodeputato francese On. Philippe Juvin, di illustrare i principali contenuti degli emendamenti di compromesso, nonché lo svolgimento della procedura che ha portato all'adozione degli stessi, dopo di che ha informato la commissione IMCO in merito ad una mozione presentata dall'eurodeputata tedesca dei Verdi Heidi Ruhle, volta a chiedere alla Commissione europea il ritiro della proposta legislativa; il Presidente Harbour ha chiesto pertanto ai colleghi di esprimersi su detta mozione con un voto, al fine di verificare l'effettiva volontà della commissione IMCO a procedere nella successiva votazione del testo legislativo oppure a farlo decadere del tutto: la mozione di ritiro è stata respinta con una maggioranza di 27 voti, 10 contrari ed un'astensione, circostanza che ha consentito di procedere alla votazione degli emendamenti.

Fra gli emendamenti di

compromesso adottati, ricordiamo il n. 96 sul tema del sub-appalto: il compromesso, modificando parte dell'art. 41 della proposta di Direttiva, elimina il riferimento introdotto dalla Commissione europea nella sua proposta originaria, che richiedeva - sin dal momento dell'aggiudicazione di un contratto di concessione - l'obbligo per il concessionario di individuare e comunicare in dettaglio i sub-contrattenti. Su questo tema, è stata anche introdotta un'ulteriore modifica all'art. 41 della proposta di Direttiva, in base alla quale è possibile per il concessionario aggiornare, nel corso della vita della concessione, l'insieme dei sub-contrattenti. Appare in tal senso confermata la linea in base alla quale spetta solo al concessionario decidere se affidare - e in che misura - lavori a terzi.

Quanto al tema della modifica sostanziale di un contratto di concessione, è stato votato favorevolmente l'emendamento di compromesso n. 97, con il quale si modifica parte dell'articolo 42 della proposta di Direttiva e si aumenta la soglia entro la quale una modifica non può considerarsi sostanziale: la soglia passerebbe infatti dal 5% inizialmente previsto al 10%.

In materia di applicabilità della futura Direttiva solo alle concessioni aggiudicate dopo l'entrata in vigore della stessa, è stato votato l'emendamento di compromesso n. 100: il tema in realtà era stato introdotto inizialmente sia nell'articolo 1 che nell'articolo 49

della proposta di Direttiva, da più emendamenti singoli. Si è deciso successivamente di raggrupparli tutti nel suddetto emendamento di compromesso n. 100, il quale specifica chiaramente, aggiungendo una lettera 2a all'articolo 49 della proposta di Direttiva, che gli Stati membri dovranno garantire che la Direttiva non si applichi alle concessioni aggiudicate prima della sua entrata in vigore. Il compromesso aggiunge poi che la Direttiva si applicherà alle modifiche ed alla cessazione di contratti che avvengano dopo la sua entrata in vigore, considerando pertanto dette modifiche e cessazioni come nuovi contratti da aggiudicare e quindi da sottoporre alla disciplina della nuova Direttiva.

L'On. Juvin si è rallegrato dell'esito del voto ed ha ringraziato i colleghi della commissione IMCO per la collaborazione dimostrata in fase di adozione del testo legislativo e soprattutto di negoziato in materia di emendamenti di compromesso. Ha ricordato ancora una volta come sia stato importante adottare una legislazione comunitaria *ad hoc* in materia di concessioni, al fine di stabilire delle regole chiare, dato che la definizione stessa di concessione non è assolutamente omogenea negli ordinamenti nazionali dei vari Stati membri. Juvin ha dunque ribadito anche in sede di voto la sua ferma convinzione in merito all'esistenza di un valore aggiunto nell'iniziativa sulle concessioni, soprattutto perché essa consente di chiarire il quadro legislativo in vigore,

di garantire la stabilità e la sicurezza sul piano giuridico, di sostenere l'azione delle autorità pubbliche per lo sviluppo e l'ammodernamento dell'economia e per la promozione dei servizi pubblici, nonché per stimolare la concorrenza all'interno della UE. Juvin ha poi ricordato che la proposta di Direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, pur inserendosi in un più ampio quadro di riforma del Mercato Interno che ha visto anche la parallela proposta di Direttiva sugli appalti pubblici, si distingue tuttavia da quest'ultima e per queste ragioni si è giustamente scelto, a detta di Juvin, di dare vita ad un testo legislativo distinto, in virtù della natura fondamentale diversa della concessione rispetto all'appalto pubblico: cessione di responsabilità dall'autorità pubblica al concessionario ed esistenza di un rischio economico legato alla gestione dei lavori/servizi. La concessione non è una forma di appalto pubblico; occorre quindi considerarne le specificità. Secondo il Relatore le regole relative alle concessioni, così come delineate nel voto del 24 gennaio, sono chiare e semplici e non creano eccessiva burocrazia, al contrario esse contribuiscono a tutelare la libertà dei poteri pubblici di decidere l'organizzazione dell'esercizio delle loro missioni di servizio pubblico e rispettano il diritto di negoziare e di aggiudicare delle autorità pubbliche e degli operatori economici: se infatti le autorità pubbliche devono vedersi riconoscere un certo margine di manovra e discrezionalità nelle loro scelte, gli operatori economici

devono a loro volta poter beneficiare di criteri obiettivi e trasparenti, considerati i vincoli temporali e finanziari legati alla presentazione di una candidatura. Inoltre, le nuove regole contribuiscono a garantire il rispetto dei diritti degli offerenti (diritto di ricorso, riservatezza delle informazioni), consentendo altresì alle autorità pubbliche l'introduzione, per l'aggiudicazione dei contratti di concessione, di criteri sociali, ambientali, rispettosi dei principi di parità di trattamento e di non discriminazione o ancora che tengano conto dell'innovazione. Infine, sono stati esclusi dal campo di applicazione della Direttiva i seguenti settori: le attività legate ai giochi d'azzardo derivanti da diritti esclusivi, difesa e protezione civile, prevenzione di pericoli, servizi di trasporto aereo e servizi legati ai media.

In seguito al voto, i coordinatori della commissione IMCO hanno deciso di rinviare ancora per qualche tempo la decisione circa l'apertura di negoziati con le delegazioni del Consiglio UE "Competitività", volte a raggiungere un accordo di massima sul testo legislativo prima del suo invio in sessione plenaria, o se invece inviare direttamente il testo in plenaria per una prima lettura: la riserva si scioglierà nelle prossime settimane.

► La nuova patente di guida europea

Il 2013 è stato proclamato dalla Commissione europea l'anno europeo della cittadinanza attiva, a ricordo del ventesimo anniversario dell'introduzione della cittadinanza dell'Unione europea nel trattato di Maastricht. Ricorderemo tuttavia il corrente anno anche per l'introduzione, operativa sin dallo scorso 19 gennaio, della patente di guida europea: tutte le nuove patenti di guida rilasciate nel territorio della UE saranno infatti obbligatoriamente emesse con un formato uniforme plastificato e sostituiranno progressivamente gli oltre cento modelli di patente utilizzati nei vari Stati membri dell'Unione europea. E' entrata infatti in vigore, a partire dal 19 gennaio 2013, la Direttiva 2006/126 sulle patenti di guida⁴, che gli Stati membri avrebbero dovuto recepire entro il 19 gennaio del 2011 e che fa parte di un più ampio pacchetto di misure legislative adottato dalla Commissione nel 2006 con lo scopo di garantire la libertà di circolazione dei cittadini, migliorare la sicurezza stradale e soprattutto contrastare il fenomeno delle frodi, essendo le patenti cartacee, tuttora in circolazione in taluni Stati membri UE, più facilmente modificabili ed aperte alla falsificazione e contraffazione dei dati.

Il nuovo formato plastificato divenuto pienamente obbligatorio, oltre a riportare una fotografia chiara e riconoscibile del detentore della

patente di guida, contiene anche dei criteri di identificazione della categoria di patente e di ulteriori informazioni in merito al conducente, che sono stati standardizzati e resi uniformi per tutti i paesi, in modo che i controlli da parte delle autorità di Polizia vengano svolti più agevolmente. Quanto alle patenti di guida attualmente in circolazione, è stato stabilito di sostituirle obbligatoriamente con il nuovo formato al momento del rinnovo e, in ogni caso, entro il 2033; inoltre, gli Stati membri avranno comunque la possibilità di raffigurare simboli nazionali relativi al proprio paese sulle patenti di guida, purché i caratteri fondamentali del formato europeo standardizzato non vengano alterati.

Si è detto che uno degli obiettivi perseguiti dalla Direttiva 2006/126 è la lotta alla frode ed alla contraffazione delle patenti di guida: ciò è stato reso possibile grazie alla creazione di un sistema elettronico europeo di scambio dati, in modo che le informazioni tra le varie amministrazioni nazionali preposte al controllo ed alla verifica delle patenti di guida possano essere svolte con maggiore facilità e rapidità. Questo consentirà innanzitutto di semplificare le procedure di gestione delle patenti di guida per coloro che trasferiscono la propria residenza da uno Stato membro ad un altro ed agevolerà i controlli per evitare, come invece è avvenuto in

alcuni paesi, che venga rilasciata la patente di guida ad una persona la cui patente sia stata ritirata oppure sospesa nel territorio di un altro Stato membro.

La nuova normativa entrata da poco in vigore prevede inoltre delle disposizioni in merito ai tempi di rinnovo delle patenti di guida: per gli automobilisti ed i motociclisti il rinnovo è previsto ogni 10/15 anni a seconda dello Stato membro, mentre per quel che riguarda i conducenti di mezzi pesanti e di autobus il rinnovo è stato fissato ogni cinque anni, previo superamento di una visita medica. Anche l'aspetto relativo ai limiti di età viene modificato con l'entrata in vigore della Direttiva 2006/126: è previsto infatti un limite di età più elevato, dagli attuali 21 anni ai 24 anni, per poter conseguire, attraverso prove teoriche e pratiche, le patenti per guidare motocicli di maggiore potenza. In tale ambito, la normativa prevede altresì che solo i conducenti di motocicli che abbiano maturato un'esperienza di almeno quattro anni, possano chiedere di ottenere una patente che consenta di guidare i motocicli della categoria superiore a quella attualmente guidata.

Per quel che riguarda i motocicli, gli Stati membri possono anche decidere di introdurre ulteriori prove di abilità alla guida e di comportamento nonché specifiche visite mediche.

⁴ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida (Rifusione). GU L 403 del 30.12.2006

Infine, la normativa si occupa anche dell'aspetto della formazione, prevedendo dei requisiti specifici minimi per gli esaminatori di guida, i quali non solo dovranno avere una qualificazione di livello, ma saranno anche sottoposti a periodiche sessioni di aggiornamento, in modo che si garantisca una formazione di qualità per i conducenti.

Con l'entrata in vigore della Direttiva 2006/126 si aggiunge un altro importante tassello al pacchetto di misure della Commissione europea per la sicurezza stradale della UE, già delineato nel Libro Bianco Trasporti e nel Quarto Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale del 2011. In tale ambito, sempre in tema di sicurezza e di scambio dati ed informazioni per combattere la frode nell'ambito del trasporto stradale, ricordiamo anche la Direttiva cosiddetta *cross-border enforcement*⁵, adottata nell'ottobre del 2011, relativa all'applicazione di sanzioni transfrontaliere per infrazioni al codice della strada aventi un impatto sulla sicurezza stradale.

⁵ Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. GU L 288 del 5.11.2011

► Presidenza irlandese: priorità nel settore dei trasporti

L'Irlanda ha assunto la Presidenza di turno dell'Unione europea lo scorso 1° gennaio, per guidare la UE durante tutto il primo semestre dell'anno. Come consueto, il Premier irlandese ed i Ministri competenti per le varie materie di politica comunitaria sono stati ricevuti, nel corso del mese di gennaio, dalle varie commissioni del Parlamento europeo, per illustrare nello specifico i punti del programma presidenziale, sviluppato come sempre di concerto con le Presidenze immediatamente precedente ed immediatamente successiva (rispettivamente Cipro e Lituania) a quella irlandese, al fine di garantire continuità all'azione politica dell'Unione europea nel corso di diciotto mesi.

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 capacità 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.

Per quel che riguarda in particolare il **settore dei trasporti**, il **Ministro irlandese dei Trasporti Leo Varadkar** si è recato presso la commissione TRAN lo scorso 22 gennaio. Il Ministro ha dichiarato

che la Presidenza si occuperà anzitutto degli aspetti tecnici relativi al quarto pacchetto ferroviario, mentre le questioni politiche più sensibili, quali la liberalizzazione e le regole di svolgimento degli appalti saranno analizzate in un secondo momento. Fra le priorità della Presidenza irlandese vi è inoltre la finalizzazione dell'accordo sulle future TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) e sul CEF (Connecting Europe Facility), il meccanismo finanziario di supporto allo sviluppo delle TEN-T stesse, dopo il primo voto in seno alla commissione TRAN del Parlamento europeo svoltosi lo scorso 18 dicembre, come riportato nel numero 58 del nostro Bollettino (pagg. 2-4). Su questo



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

tema gli eurodeputati hanno peraltro colto l'occasione per ricordare al Ministro Varadkar la necessità di non ridurre troppo la linea del bilancio comunitario dedicata alle infrastrutture, nella più ampia prospettiva di rilancio dell'economia e di crescita dell'Europa. Inoltre, il Ministro ha ricordato che, poiché il 2013 è stato dichiarato "l'anno europeo del cittadino", la Presidenza irlandese intende porre l'accento sul processo di revisione delle regole che disciplinano i diritti dei passeggeri aerei, in modo che i cittadini europei, nella fattispecie i viaggiatori aerei, siano adeguatamente tutelati.

Altro tema molto importante riguarda la Comunicazione della Commissione europea circa la diffusione dell'uso di carburanti alternativi, argomento che sarà peraltro dibattuto nel Consiglio UE Trasporti di giugno. Infine, in materia di sicurezza stradale, il Ministro Varadkar ha ricordato l'organizzazione, da parte della Presidenza irlandese, di una **Conferenza ad alto livello sulla sicurezza stradale**, che avrà luogo a **Dublino il prossimo 28 marzo** e che sarà in particolare dedicata alla riduzione del numero dei feriti gravi sulle strade europee, conformemente agli orientamenti politici già espressi in materia dalla Commissione europea nel IV° Piano d'Azione comunitario per la sicurezza stradale, nonché nel Libro Bianco Trasporti.

Per quel che riguarda le altre riunioni che si svolgeranno sotto l'egida della Presidenza irlandese, il Ministro Varadkar ha detto che, 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.

► Bilancio comunitario 2014-2020

Durante la riunione del Consiglio europeo svoltasi a Bruxelles il 7 e l'8 febbraio scorsi, i Ministri dei ventisette Stati membri della UE hanno proseguito i negoziati, già aperti nel novembre del 2012, in merito all'ammontare del bilancio dell'Unione per il periodo di programmazione 2014-2020.

In seguito a trattative estenuanti, i Ministri hanno raggiunto un accordo che riduce notevolmente la proposta originaria della Commissione, prevedendo 960 miliardi di Euro per gli impegni e 908,4 miliardi di Euro per i pagamenti, con delle importanti diminuzioni di bilancio soprattutto per quel che riguarda la politica agricola e la politica di coesione.

Immediata la reazione del Parlamento europeo, da sempre sostenitore della necessità di un bilancio europeo adeguato, in grado di sostenere le politiche comunitarie focalizzate sulla crescita, sul rilancio dell'economia e sulla creazione di posti di lavoro. Gli eurodeputati, che analizzeranno la proposta di bilancio nel corso delle prossime settimane, hanno già chiesto che almeno si inserisca una clausola di flessibilità finanziaria in modo da poter eventualmente trasferire dei fondi inutilizzati da una linea all'altra; i gruppi politici del PPE, dei socialisti, dei verdi e dei liberali hanno inoltre fatto richiesta di inserire anche una clausola di revisione obbligatoria che consenta eventualmente di aggiustare le soglie delle varie linee di bilancio ogni due o tre anni. La richiesta di flessibilità da parte del Parlamento

europeo - che, ricordiamolo, detiene congiuntamente al Consiglio UE il potere legislativo sul bilancio comunitario - è stata sostenuta anche dal Presidente del Consiglio europeo Herman Van Rompuy, il quale ha affermato che la flessibilità ha una sua logica se si considera il fatto che non si può prevedere ad oggi cosa sarà l'Unione europea tra sette anni e quali saranno le sue nuove esigenze finanziarie; inoltre, secondo Van Rompuy, la flessibilità permetterà anche di garantire che i pagamenti della UE corrispondano ai suoi impegni.

In questo momento l'onere di negoziare e di fungere da ago della bilancia tra Parlamento europeo e Consiglio UE spetta ovviamente alla Presidenza di turno dell'Unione: l'Irlanda infatti ha ricevuto dal Consiglio uno specifico mandato per avviare le trattative con l'Assemblea parlamentare, nonché per promuovere un accordo interistituzionale volto a identificare le modalità pratiche di attuazione del bilancio comunitario e degli oltre sessanta atti legislativi che dovranno regolare ogni programma di spesa e per l'adozione dei quali la procedura legislativa ordinaria (ossia la co-decisione) è richiesta.

Il bilancio comunitario ha un impatto diretto su tutte le politiche europee, compresa la politica dei trasporti: per quel che riguarda in particolare le **Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T)** ed il loro meccanismo di finanziamento, il **CEF (Connecting Europe Facility)** - i cui Regolamenti sono stati, come si ricorderà, votati per il momento

in sede di commissione TRAN lo scorso 18 dicembre (vedasi Bollettino Aiscat sull'Attualità della UE n. 58, pagg. 2-4) ma ancora senza alcuna indicazione finanziaria definitiva - la proposta di bilancio, così come delineata nel recente accordo del Consiglio UE, riduce in maniera significativa quanto inizialmente ipotizzato dalla Commissione europea. In questo nuovo quadro, se tale rimane, il CEF passerebbe da 50 a poco più di 29 miliardi di Euro, dei quali circa 23 sarebbero riservati alle infrastrutture di trasporto (inclusi gli ormai noti 10 miliardi di Euro provenienti dal Fondo di Coesione e destinati solo agli Stati membri che ne beneficiano), circa 5 miliardi andrebbero invece a co-finanziare le reti energetiche ed 1 miliardo di Euro le reti di comunicazione. Già prima dell'accordo ministeriale del 7/8 febbraio scorsi, gli eurodeputati Inès Ayala Sender, Dominique Riquet e Adina-Ioana Valean, co-Relatori della proposta di Regolamento CEF, si erano espressi formalmente nei confronti del Consiglio, chiedendo di tener conto dell'importanza di questo strumento finanziario in termini di crescita e ripresa economica dell'Europa e quindi di non ridurre eccessivamente l'ammontare. La riduzione effettivamente è poi stata di circa un terzo rispetto alla proposta iniziale della Commissione europea, anche se il CEF rappresenta comunque un importante cambiamento di rotta in confronto al passato, se si pensa che la scorsa programmazione delle TEN-T 2007-2013 è stata

sostenuta da soli 8 miliardi di Euro. In ogni caso gli eurodeputati, ed in particolare coloro che sono membri delle commissioni TRAN ed ITRE, proseguiranno la loro battaglia per ottenere almeno una lieve revisione di questo iniziale accordo.

La Presidenza irlandese, dal canto suo, ha dichiarato che auspica raggiungere un accordo definitivo sul bilancio comunitario entro il prossimo mese di luglio, al termine del suo mandato, ma tutto dipenderà dalla volontà politica sia del Consiglio UE che del Parlamento europeo.

► ASECAP ed il nuovo membro russo AVTODOR

A partire dal 1° gennaio del 2013 l'ASECAP ha accolto un nuovo membro Associato proveniente dalla Russia; si tratta della società AVTODOR, di proprietà statale, la cui missione è di portare avanti un programma di realizzazione di autostrade in Russia su una rete di circa 20.000 km, di sviluppare e migliorare le infrastrutture stradali esistenti e di promuovere un servizio stradale di qualità e rispondente a standard di sicurezza per gli utenti. La società AVTODOR è una struttura governativa e si avvale anche di sistemi di partenariato

europea con i successivi ingressi della Slovenia, dell'Ungheria, della Croazia, della Serbia, della Repubblica ceca e della Slovacchia - e le apre una finestra importante verso un paese nel quale le infrastrutture stradali necessitano di ampliamenti, miglioramenti, investimenti nel corso dei prossimi anni, nonché di expertise in materia di gestione ed esercizio.

Per quel che riguarda la Russia inoltre, e più in generale i paesi dell'Est non ancora membri della UE, ricordiamo come anche la Commissione europea abbia



FONTE: SITO INTERNET DELL'ASECAP WWW.ASECAP.ORG

pubblico-privato per attirare investimenti da parte dei mercati finanziari internazionali. Nel piano societario di AVTODOR, è anche prevista la conclusione di contratti di concessione con società esterne volti a porre in essere servizi di manutenzione, ricostruzione, miglioramento delle infrastrutture stradali che ricadono sotto la competenza della società russa, nonché volti a sviluppare eventuali programmi di cooperazione con i paesi limitrofi per la gestione di servizi autostradali nelle regioni transfrontaliere.

L'ingresso di AVTODOR, per quanto non come membro a pieno titolo bensì solo come Associato aderente, amplia la rappresentatività dell'ASECAP nell'Est europeo – già presente da anni nell'Associazione

pubblicato, la scorsa estate, un Piano d'azione volto a rafforzare e sviluppare i trasporti con i paesi limitrofi all'Unione europea, situati sia ai confini est che sud della UE, al fine di agevolare e rendere più sicuri i collegamenti tra l'Unione ed i paesi vicini, con l'obiettivo di facilitare l'integrazione dei mercati tra le regioni dell'Unione europea e dei paesi interessati.

La società AVTODOR sarà ufficialmente presente alle prossime Giornate annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP che si svolgeranno a Dubrovnik, in Croazia, dal 26 al 28 maggio p.v e sulle quali forniremo ulteriori informazioni nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► GU L

- Rettifica della Decisione 2009/750/CE 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). **GU L 2 del 5.01.2013**
- Regolamento (UE) n. 55/2013 del Consiglio, del 17 dicembre 2012, sull'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro. **GU L 21 del 24.01.2013**
- Decisione del Comitato misto SEE n. 204/2012, del 26 ottobre 2012, che modifica il protocollo 10 sulla semplificazione dei controlli e delle formalità in materia di trasporto di merci dell'accordo SEE. **GU L 21 del 24.01.2013**
- Regolamento delegato (UE) n. 114/2013 della Commissione, del 6 novembre 2012, che integra il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative alla domanda di deroga rispetto agli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi. **GU L 38 del 9.02.2013**

► GU C

- Invito a presentare proposte a titolo del progetto di programma di lavoro annuale per la concessione di sovvenzioni nel campo della rete transeuropea di energia (TEN-E) per il 2013 [Decisione C(2012) 7510 della Commissione]. **GU C 1 del 4.01.2013**
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro «Idee» 2013 del settimo programma quadro comunitario per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e le attività di dimostrazione. **GU C 5 del 10.01.2013**
- Risoluzione del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Più Europa». **GU C 11 del 15.01.2013**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Una strategia per gli appalti elettronici» — COM(2012) 179 final. **GU C 11 del 15.01.2013**
- Relazione speciale n. 17/2012 «Il contributo del Fondo europeo di sviluppo (FES) per una rete stradale sostenibile nell'Africa subsahariana». **GU C 14 del 17.01.2013**
- *Garante europeo della protezione dei dati* - Sintesi del parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro. **GU C 27 del 29.01.2013**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conse-

guimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove — COM(2012) 393 final — 2012/0190 (COD) e alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli commerciali leggeri — COM(2012) 394 final — 2012/0191 (COD). **GU C 54 del 15.02.2013**

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al «Pacchetto controlli tecnici» contenente i seguenti tre documenti: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE — COM(2012) 380 final — 2012/0184 (COD); Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli — COM(2012) 381 final — 2012/0185 (COD); Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE — COM(2012) 382 final — 2012/0186 (COD). **GU C 54 del 15.02.2013**

► CONSULTAZIONI PUBBLICHE

- Consultazione pubblica sulla tutela del know-how delle imprese e della ricerca – **scadenza 8/03/2013**
- Consultazione pubblica sui fattori di attivazione per i servizi europei di pianificazione e informazione relativi ai viaggi multimodali – **scadenza 12/03/2013**

► COM e SEC ¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI PIANO D'AZIONE IMPRENDITORIALITÀ 2020 Rilanciare lo spirito imprenditoriale in Europa. **COM (2012) 795 def. del 9.01.2013**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi. **COM (2013) 17 def. del 24.01.2013**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive on the deployment of alternative fuels infrastructure. **SEC (2013) 6 del 24.01.2013**

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, 7-8 febbraio

Consiglio europeo sul programma finanziario multiennale

FUTURI

- Bruxelles, Belgio, 6 marzo 2013
- Philadelphia, Pennsylvania, USA
- 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
- Dublino, Irlanda, 4-7 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

Simposio sul finanziamento delle infrastrutture di trasporto ed il principio user/pays, organizzato dall'**IBTTA**, www.ibtta.org

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>

LVI 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>

IX edizione del **Congresso europeo sugli ITS** (Sistemi Intelligenti di Trasporto), coordinato da ERTICO, <http://www.itsineurope.com/its9/index.php>

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)