



ASECAP ROAD SAFETY DAY – MADRID, 25 MARZO 2014

LA GIORNATA ANNUALE ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE AVRÀ LUOGO QUEST'ANNO A MADRID, SPAGNA, IL 25 MARZO PROSSIMO E SARÀ ORGANIZZATA DALL'ASSOCIATA SPAGNOLA ASETA, DI CONCERTO CON IL SEGRETARIATO DELL'ASECAP E CON IL COMITATO PERMANENTE ASECAP PER LA SICUREZZA E LA SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO STRADALE. L'EVENTO, GIUNTO ORMAI ALLA SUA SETTIMA EDIZIONE, È DIVENTATO UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE PER L'ASSOCIAZIONE EUROPEA E PER LE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CHE NE FANNO PARTE; IL TITOLO SCELTO PER IL 2014 È IL SEGUENTE "MAKING OUR ROADS SAFER: A PERMANENT GOAL. THE ROLE OF THE ROAD INFRASTRUCTURE OPERATORS" – "RENDERE LE NOSTRE STRADE PIÙ SICURE: UN OBIETTIVO COSTANTE. IL RUOLO DEGLI OPERATORI STRADALI". LA GIORNATA SI APRIRÀ CON DEGLI INTERVENTI DI CARATTERE POLITICO/ISTITUZIONALE, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI

DELLE ISTITUZIONI SPAGNOLE - CHE AFFRONTERRANNO TRA L'ALTRO IL TEMA DEI LIMITI DI VELOCITÀ IN AUTOSTRADA - NONCHÉ DELLA COMMISSIONE EUROPEA E DEL PARLAMENTO EUROPEO; NELLA SECONDA PARTE DELL'EVENTO SARÀ POI DATA VOCE, COME DA TRADIZIONE, AGLI ESPERTI DI SICUREZZA STRADALE DI ALCUNI PAESI MEMBRI DELL'ASECAP, AL FINE DI FORNIRE AI PARTECIPANTI ED AI RAPPRESENTANTI DELLE ISTITUZIONI COMUNIARIE 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 BENEFICIO DEGLI UTENTI E DEI CITTADINI EUROPEI. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL PROGRAMMA E PER LE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, CONSULTARE IL SITO DELL'ASECAP ALL'INDIRIZZO: WWW.ASECAP.ORG

PARLAMENTO EUROPEO

► la commissione TRAN si è riunita più volte in questo primo mese dell'anno, esaminando una serie di temi e di dossiers che devono essere finalizzati entro il termine dell'attuale legislatura, dato che le ultime riunioni delle commissioni parlamentari si svolgeranno ad aprile, come anche l'ultima plenaria del Parlamento europeo che avrà luogo a Strasburgo dal 14 al 17 aprile prossimi. La TRAN ha analizzato, fra gli altri temi, quello legato all'internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto ed alla possibile riduzione di questi costi ed ha avuto un lungo dibattito sulla proposta di revisione della Direttiva 96/53 che detta regole su peso e dimensioni massime dei mezzi pesanti autorizzati all'circolazione sulle strade europee. Nel corso invece della plenaria del Parlamento europeo, gli eurodeputati hanno approvato le due Direttive in materia di appalti pubblici e di concessioni.

CONSIGLIO

► lo scorso 1° gennaio la Grecia ha assunto la Presidenza dell'Unione europea per il primo semestre del 2014, dopo di che il testimone passerà all'Italia dal prossimo 1° luglio. Ambedue le Presidenze si troveranno in pieno rinnovo delle Istituzioni comunitarie, con il termine delle attività parlamentari a metà aprile, lo svolgimento delle elezioni politiche europee a fine maggio, la nomina dei nuovi Commissari europei orientativamente tra giugno e luglio, l'insediamento del Parlamento europeo neo eletto ad inizio luglio, le audizioni parlamentari dei Commissari designati e la probabile entrata in funzione delle Istituzioni comunitarie rinnovate dopo la pausa estiva o comunque all'inizio dell'autunno. Questa circostanza ridurrà ovviamente la quantità di dossiers legislativi che le due Presidenze saranno chiamate ad analizzare.

COMMISSIONE EUROPEA

► la Commissione ha pubblicato, lo scorso 7 gennaio, una Comunicazione dal titolo "Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa", intesa a specificare le priorità della UE in materia di finanziamento delle infrastrutture per il periodo di programmazione 2014-2020, a seguito dell'adozione, come si ricorderà nella seconda metà del 2013, dei due Regolamenti TEN-T e CEF (Connecting Europe Facility) che hanno delineato la nuova politica europea per le infrastrutture di trasporto, politica volta a concentrare le risorse comunitarie su un minore numero di progetti TEN-T, attraverso i quali sia possibile realizzare un concreto valore aggiunto europeo. La Commissione europea inoltre ha avviato una consultazione pubblica, aperta fino al 14 marzo p.v., in materia di ITS.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association), l'Associazione mondiale delle concessionarie e degli operatori nel settore del pedaggio, ha riunito i membri del suo Board e Comitato Esecutivo dall'8 al 10 gennaio scorso a Miami, in Florida. Il Board ha analizzato più in dettaglio le seguenti tematiche: l'interoperabilità dell'esazione elettronica del pedaggio, il finanziamento delle infrastrutture e l'applicazione di sistemi di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di determinati progetti, la campagna di comunicazione e posizionamento associativo per la promozione del pedaggio come lo strumento più efficace ed affidabile per il finanziamento, la costruzione, la gestione, la manutenzione, il miglioramento delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti, in virtù dell'applicazione del principio user/payer (chi usa paga).

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Riunioni della commissione TRAN
- Sessione Plenaria

COMMISSIONE EUROPEA

10

- Priorità TEN-T per il periodo 2014-2020
- Consultazione nel settore degli ITS

CONSIGLIO UE

12

- Presidenza greca della UE: priorità nel settore dei trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

14

- IBTTA: il progetto della galleria Port of Miami (Florida)

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

16

CALENDARIO EVENTI

17

GLOSSARIO

18

► Riunioni della commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

La commissione TRAN si è riunita più volte in questo primo mese dell'anno, esaminando una serie di temi e di dossier che devono essere finalizzati entro il termine dell'attuale legislatura, dato che le ultime riunioni delle commissioni parlamentari si svolgeranno ad aprile, come anche l'ultima plenaria del Parlamento europeo che avrà luogo a Strasburgo dal 14 al 17 aprile prossimi.

Nella prima riunione del 2014, del 9 gennaio scorso, la commissione TRAN ha analizzato, fra gli altri temi, quello legato all'internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto ed alla possibile riduzione di questi costi (quali il rumore, l'inquinamento e l'usura delle infrastrutture), ascoltando la presentazione di un rapporto elaborato dalla DG MOVE (Direzione Generale Trasporti e Mobilità della Commissione europea) ed illustrato dal dr. Sandro Santamato, Direttore dell'Unità "Analisi economica" della DG MOVE. Il rapporto è un atto dovuto da parte della Commissione europea, in virtù delle disposizioni contenute nella direttiva c.d. Eurovignette¹ ed offre una panoramica della situazione esistente in tutti i modi di trasporto nella UE, chiedendosi quali siano le soluzioni scelte dai vari modi di trasporto per compensare le negatività derivanti dalle loro attività, ossia come le esternalità causate vengano poi

compensate ed internalizzate a livello di costi. Come sottolineato dal rappresentante della DG MOVE, la situazione in materia di internalizzazione dei costi esterni è chiara solo nel settore del trasporto stradale, ove i costi esterni vengono internalizzati sia attraverso le tasse sui carburanti e sull'immatricolazione dei veicoli sia, soprattutto, attraverso l'esistenza di canoni d'uso (*users' charges*), mentre per gli altri modi di trasporto il processo di internalizzazione non è del tutto chiaro, essendo a volte legato alle tasse sull'infrastruttura per il settore ferroviario, alle tasse sui porti per il settore marittimo e al sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) per il settore aereo, ma la situazione è assai diversificata nei vari Stati membri della UE, il che non permette di avere una visione unica in materia, né di poter effettuare un paragone tra i differenti modi di trasporto e le soluzioni scelte ed applicate per internalizzare i costi. Non ostante questa situazione variegata, la Commissione europea intende tuttavia continuare a promuovere sempre più l'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto, come è dimostrato ad esempio dalla futura iniziativa legislativa sulla riduzione del rumore causato dal trasporto ferroviario, nonché dalla più volte annunciata proposta legislativa dell'Esecutivo sul *road user charging*, tema sul

quale la Commissione europea propende per la progressiva sostituzione dei sistemi di tariffazione basati sulle vignette con i sistemi, del resto prevalenti a livello UE, fondati sulla tariffazione in base alla distanza percorsa dai veicoli. Quest'ultima soluzione, infatti, è assai più in linea con i principi "chi usa paga" (*user/payer principle*) e "chi inquina paga" (*polluter/payer principle*) e, in tale ambito, la Commissione europea ha ribadito ancora una volta che i sistemi di tariffazione stradale sono considerati come gli strumenti più adatti per finanziare le infrastrutture nel futuro, lo dimostra il fatto che nel settore delle infrastrutture gli investimenti stanno diminuendo, come anche, a causa della crisi, le risorse pubbliche, pertanto l'applicazione di equi sistemi tariffari può rappresentare un'efficace e sostenibile soluzione per lo sviluppo infrastrutturale dell'Europa. Sembra tuttavia che al momento l'attesa proposta legislativa non venga ancora formalmente presentata dalla Commissione europea, che preferisce attendere il rinnovo delle Istituzioni comunitarie e l'entrata in funzione di un nuovo Esecutivo e di un nuovo Parlamento europeo, il che significa che né la Presidenza greca, né quella italiana che guiderà l'Unione nel secondo semestre del 2014, avranno in programma l'analisi politica di una simile proposta legislativa, per la quale

1. Art. 11 della Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 settembre 2011 che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture. **GU L 269 del 14.10.2011**

sarà necessario attendere il 2015.

In seguito alla presentazione della DG MOVE sono poi intervenuti alcuni eurodeputati della commissione TRAN, che hanno espresso i seguenti commenti: in generale tutti hanno deplorato la mancanza di chiarezza e l'esistenza di una situazione estremamente variegata da Stato membro a Stato membro in merito all'internalizzazione dei costi esterni, soprattutto per alcuni modi di trasporto. In particolare i rappresentanti del PPE, il Vice Presidente della TRAN, il francese Dominique Riquet ed il coordinatore politico del PPE, il belga Matthieu Grosch, hanno evidenziato la necessità di chiarire, da parte della Commissione europea, l'importanza dell'allocazione delle risorse percepite con i canoni per l'utilizzazione dell'infrastruttura. Per quanto riguarda il trasporto stradale sarebbe infatti necessario reinvestire gli introiti nello stesso settore in modo da migliorare costantemente le infrastrutture. Anche i Verdi con l'eurodeputata austriaca Eva Lichtenberger ed i Liberali con la coordinatrice politica, la tedesca Gesine Meissner, hanno chiesto un maggiore intervento da parte della Commissione con una nuova efficace proposta in materia. Infine, il belga Said El Khadraoui, coordinatore dei socialisti, nonché Relatore della Direttiva Eurovignette III nel periodo 2010-2011, ha chiesto che la Commissione europea proponga un sistema obbligatorio di canoni

basati sulla distanza chilometrica, sulla base del principio chi inquina paga e che sia possibile per gli Stati membri porre in essere un sistema di compensazioni. Il tema è dunque molto sentito a livello del Parlamento europeo, anche se bisognerà attendere, come si è visto, la nuova legislatura e la nuova Commissione europea per la presentazione di una proposta in tal senso, che dunque potrebbe vedere la luce nel 2015.

La riunione del 21 gennaio della commissione TRAN è stata invece caratterizzata da un'acceso dibattito in merito alla proposta di revisione della Direttiva 96/53 su peso e dimensioni dei mezzi pesanti¹, nonché dalla presentazione delle priorità della Presidenza greca nel settore dei trasporti, di cui si parlerà più ampiamente nella rubrica del Consiglio UE a pag. 12 del presente Bollettino.

Quanto alla revisione della Direttiva 96/53, della quale si è già ampiamente parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino, il tema si inserisce nel più ampio dibattito, di carattere prettamente politico più che tecnico, relativo alla possibilità di autorizzare la circolazione dei cosiddetti *megatrucks* o *gigaliners*, i mezzi pesanti con dimensioni e peso ampiamente superiori alla normativa vigente, tema che ha visto forti contrapposizioni, sin dal 2012, tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, in particolare i servizi del Commissario ai Trasporti Kallas.

Il Relatore incaricato dalla TRAN di analizzare la proposta di revisione della Direttiva presentata lo scorso mese di aprile dalla Commissione europea, come si ricorderà, è l'eurodeputato Jörg Leichtfried, austriaco, appartenente al gruppo politico dei socialisti. Sin dai primi dibattiti sull'argomento, Leichtfried si è mostrato assai contrario alla proposta legislativa, ritenendo invece necessario proibire la circolazione di questo particolare tipo di mezzi pesanti in tutta Europa, sottolineando che la conformazione geografica dell'Unione europea è assai variegata e che i paesi alpini come l'Austria non presentano le stesse caratteristiche della Scandinavia o di alcuni paesi pianeggianti del nord Europa. Leichtfried in particolare ha criticato la mancanza di uno studio preventivo, da parte della Commissione europea, in merito all'impatto di simili veicoli sulla sicurezza stradale in Europa. Il Relatore ha ricevuto in tal senso il sostegno di molti eurodeputati, laddove invece altri rappresentanti della commissione TRAN hanno dichiarato di ritenere più opportuno lasciare ai singoli Stati membri la decisione se far circolare o meno i *gigaliners* sul loro territorio nazionale ed altri ancora hanno suggerito una soluzione alternativa, attraverso l'individuazione di specifici corridoi, previamente testati e certificati, lungo i quali questo tipo di mezzi pesanti sia abilitato a circolare. Il dibattito è stato alimentato anche da

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

un'audizione pubblica sul tema, svoltasi in sede di commissione TRAN nella prima metà di settembre e dalla quale sono emerse le stesse posizioni contrastanti già espresse dai diversi gruppi politici.

Il Rapporto Leichtfried è stato poi presentato formalmente in TRAN lo scorso 16 ottobre e su di esso sono stati proposti ben 365 emendamenti. Cerchiamo di riassumere brevemente i principali elementi della proposta di Direttiva rispetto alle disposizioni legislative del 1996, tenendo conto che, come indicato dalla Commissione europea, la motivazione principale che ha indotto l'Esecutivo a presentare una nuova proposta è la necessità di adattare la normativa del 1996 al progresso tecnologico, al fine di far circolare veicoli pesanti più sicuri, meno inquinanti e più aerodinamici, caratterizzati da una migliore efficienza energetica, in base anche alle linee guida indicate nel Libro Bianco Trasporti del 2011¹, che ha fissato non solo l'obiettivo di una riduzione del 60% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990, ma che ha anche annunciato l'intenzione di modificare la Direttiva 96/53, al fine di consentire l'introduzione sul mercato di veicoli caratterizzati da una migliore efficienza energetica tramite l'installazione di sistemi di propulsione alternativi, ibridi o elettrici (che negli anni '90 non esistevano), nonché da più elevate prestazioni aerodinamiche volte a migliorare l'efficienza dell'autotrasporto.

Qui di seguito i punti di

maggior novità rispetto alle disposizioni legislative del 1996:

- consentire una deroga alle dimensioni massime dei veicoli: ciò sarebbe possibile sia attraverso l'aggiunta di dispositivi aerodinamici (in particolare di alettoni profilati nella parte posteriore del veicolo) in grado di aumentare l'efficienza energetica dei veicoli stessi, sia attraverso la modifica della cabina di guida per migliorare le prestazioni aerodinamiche, la sicurezza stradale ed il comfort dei conducenti;
- autorizzare l'aumento del peso dei veicoli di una tonnellata: sarebbe possibile per i veicoli a due assi ed a propulsione ibrida o elettrica, in modo da tener conto del peso delle batterie e della doppia motorizzazione;
- autorizzare l'allungamento di 15 metri della lunghezza massima consentita per i mezzi pesanti: ciò consentirebbe di utilizzare dei *containers* su tutto il territorio della UE. A tal riguardo, infatti, la Commissione europea sostiene che la Direttiva 96/53/CE non tiene conto dei recenti sviluppi della containerizzazione e del trasporto intermodale: infatti, alcuni *containers* utilizzati per le ferrovie, le vie navigabili, il trasporto marittimo intercontinentale e il cabotaggio marittimo attualmente possono concludere il loro viaggio su strada solo tramite permessi speciali che non fanno che accrescere gli oneri amministrativi degli operatori e delle amministrazioni;

- rilevare più agevolmente le infrazioni alle disposizioni sul sovraccarico: a tal fine la Commissione europea propone l'introduzione di dispositivi a bordo dei veicoli, per la trasmissione dei dati sul carico dei mezzi pesanti alle autorità preposte al controllo, garantendo al contempo condizioni di concorrenza equa tra gli operatori di trasporto. Questa misura è dettata dal fatto che, come sottolineato dalla Commissione europea, all'epoca della 96/53 non vi erano disposizioni normative relative ai controlli sui veicoli, né era prevista l'applicazione di sanzioni, motivo per cui numerose violazioni restano tuttora impuniti: fra le principali infrazioni commesse, vi è il sovraccarico del veicolo, che spesso supera il 10 o addirittura il 20% del peso massimo consentito;
- confermare l'utilizzazione transfrontaliera di questo tipo di veicoli: è il tema che ha visto la maggiore contrapposizione tra Parlamento europeo e Commissione, in particolare il Gabinetto Kallas, legato ad una specifica interpretazione dell'articolo 4 della 96/53; la Commissione vuole che nel momento in cui questi veicoli attraversano una frontiera i due Stati membri interessati al transito permettano già l'utilizzazione dei veicoli stessi e non vi sia alcun impatto negativo sulla concorrenza internazionale.

Sulla base di queste informazioni, il Relatore Leichtfried

1. Libro bianco sui trasporti: "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" COM (2011) def. 144 del 28.03.2011

si è sempre dichiarato contrario alla revisione della 96/53 e soprattutto alla possibile apertura alla circolazione di questo particolare tipo di mezzi pesanti, deplorando l'azione di *lobbying* dei trasportatori europei, nonché gli effetti negativi sul trasferimento modale. Vi è un emendamento, sostenuto da molti deputati, che chiede di rigettare la proposta di revisione *tout court* (commentato anche dai rappresentanti della DG MOVE presenti al dibattito). Molti emendamenti, presentati individualmente e in gruppo dagli eurodeputati, riguardano gli aspetti più prettamente tecnici della proposta, quali l'introduzione di alettoni profilati nella parte posteriore dei veicoli, o il *design* più aerodinamico delle cabine o la necessità di aumentare il peso dei veicoli per poter installare motori ibridi o elettrici che richiedono il necessario montaggio di batterie o di altri specifici dispositivi. Vi sono anche emendamenti relativi all'installazione di sensori a bordo dei veicoli per rilevarne automaticamente il peso ed agevolare controlli e sanzioni (su questo punto il Relatore Leichtfried ha chiesto che il dispositivo di bordo divenga obbligatorio). Il fulcro di tutta la discussione, in ogni caso, come anche evidenziato nell'acceso e vivace dibattito in TRAN dello scorso 21 gennaio, nel quale la DG MOVE era ampiamente rappresentata da tutta l'Unita del Trasporto Terrestre, è e rimane ancora una volta una scelta politica: se consentire o meno il transito transfrontaliero di questi

veicoli, denominati con la più grande varietà di appellativi: *eco-combi*, *euro-combi*, *gigaliners*, *megacamion*, *monstertrucks*, e via dicendo.

Anche nel dibattito del 21 gennaio scorso era netta la distinzione tra due schieramenti politici e, per così dire, geografici: da un lato gli Stati scandinavi, con la Germania ed i Paesi Bassi, a favore della circolazione di simili mezzi, argomentando al riguardo che le infrastrutture ferroviarie non sono spesso in grado di garantire i bisogni dei trasportatori e dei consumatori; l'altro schieramento, completamente a favore della posizione del Relatore, che ha invece sottolineato come anche il Libro Bianco Trasporti sia a favore di un trasferimento modale strada/ferrovia e che la maggiore diffusione di simili mezzi sia estremamente nociva per la sicurezza stradale e per la manutenzione delle infrastrutture. Tra i vari commenti di alcuni eurodeputati della TRAN, di particolare interesse quello del verde Cramer, il quale ha ricordato che non vi sono, lungo le autostrade europee, delle aree di parcheggio e di sosta in grado di accogliere questo tipo di veicoli, problema che forse non è stato preso in considerazione dalla Commissione europea; su tutti spicca l'intervento deciso del Presidente della commissione TRAN, il socialista inglese Brian Simpson, il quale ha detto che nel dibattito di questi ultimi mesi si è perso di vista il problema della sicurezza stradale o comunque è passato in secondo piano, poiché ci

si è troppo concentrati sugli aspetti commerciali e tecnici di questi veicoli; Simpson ha poi ribadito ancora una volta la sua totale contrarietà, così come il Relatore Leichtfried, alla circolazione di questi veicoli.

In risposta ai numerosi ed accesi interventi della TRAN è intervenuto il Vice Direttore Generale della DG MOVE Fotis Karamitsos, il quale ha rilevato la presenza di numerosissimi emendamenti ed ha deplorato il fatto che vi fosse anche un emendamento volto a rigettare completamente la proposta. Karamitsos ha detto che i servizi della DG MOVE si sono focalizzati sulla necessità di adeguare la Direttiva 96/53 al progresso tecnologico e normativo, a diminuire le emissioni inquinanti, ad immettere sul mercato veicoli più sicuri ed aerodinamici per migliorare il trasporto stradale e, punto di estrema importanza, la DG MOVE, ha detto Karamitsos, si è sempre ispirata al principio della sussidiarietà, lo dimostra il fatto che la scelta se autorizzare o meno la circolazione transfrontaliera di questi veicoli risiede negli Stati membri interessati e, laddove questa scelta venga fatta, i veicoli in questione potranno circolare solo ed unicamente su specifiche tratte stradali, ove sussistano le condizioni di sicurezza per una simile circolazione e, aspetto anche questo molto rilevante ha sottolineato Karamitsos, solo se i conducenti siano stati previamente e debitamente formati alla guida di questo particolare tipo di veicoli.

Alla fine di questa lunga

discussione, la TRAN ha comunicato che voterà il Rapporto Leichtfried il prossimo 11 febbraio, per trasmetterlo, per adozione definitiva, assai probabilmente all'ultima sessione plenaria del Parlamento europeo dell'attuale legislatura, che avrà luogo il prossimo aprile.

Un'ultima breve considerazione sulle **posizioni delle varie associazioni europee presenti a Bruxelles** in merito alla proposta di revisione della Direttiva 96/53: la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers) evidenzia il problema del passaggio transfrontaliero tra due Stati membri della UE che già adottano lo stesso livello di peso, è il caso ad esempio della Francia che autorizza mezzi pesanti di 44 tonnellate (40 è il limite dell'attuale Direttiva, laddove i *gigaliners* arriverebbero a 60 tonnellate) per i transiti verso il Belgio, il Lussemburgo e l'Italia. La FNTR non è favorevole all'introduzione dei *gigaliners* a causa dell'impatto sulla sicurezza stradale e sullo stato delle infrastrutture che ancora non è stato valutato almeno sul territorio francese. Quanto alle disposizioni relative alla costruzione più aerodinamica dei nuovi mezzi pesanti, la FNTR vedrebbe in linea di principio dei vantaggi, ma si interroga sui costi relativi all'installazione dei nuovi materiali e si chiede anche se, in prossimità dei centri urbani, vi siano delle strade sufficientemente ampie per poter consentire il transito dei nuovi mezzi pesanti in condizioni di sicurezza. La

FNTR si dice infine scettica a proposito dell'efficacia relativa all'installazione dei dispositivi di bordo per la rilevazione elettronica ed automatica del carico dei mezzi pesanti.

L'IRU (International Road Transport Union) si dichiara in linea di principio favorevole a misure legislative volte ad accrescere l'efficienza energetica e ad migliorare le prestazioni dei mezzi pesanti, anche attraverso una diminuzione delle emissioni inquinanti, elementi presenti, come si è visto, nella proposta della Commissione europea, tuttavia si dice scettica, come la FNTR, sull'effettività dei dispositivi di bordo per rilevare il carico, nonché sulla possibilità di ampliare la circolazione di camion con *containers* per migliorare le prestazioni del trasporto stradale di merci: su questo punto l'IRU ritiene che il trasporto stradale non sia contrapposto a quello ferroviario, bensì ad esso complementare, soprattutto per favorire l'intermodalità.

Quanto ai costruttori di veicoli, a Bruxelles rappresentati nell'Associazione ACEA (European Automobile Manufacturers Association), si dichiarano favorevoli, in particolare i produttori di mezzi pesanti, alla revisione della Direttiva 96/53, ritenendo che la revisione possa rappresentare un giusto approccio verso la costruzione di mezzi pesanti più innovativi, efficienti dal punto di vista energetico e più sicuri per il futuro del trasporto stradale di merci.

Quanto all'ASECAP

(Association européenne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage), sulla cui posizione si attesta anche l'AISCAT, così come gli altri membri dell'Associazione europea, ha sottolineato nel suo documento di posizione i possibili effetti negativi, derivanti dall'introduzione dei nuovi mezzi pesanti sulle infrastrutture stradali, sulla loro manutenzione, sulla loro sicurezza, ricordando anche che le autostrade europee a pedaggio rappresentate nell'ASECAP hanno una rete costituita da molte gallerie, la cui sicurezza potrebbe seriamente essere messa a rischio dal transito dei *gigaliners*; l'ASECAP ha ricordato anche le difficoltà di costruire adeguate aree di parcheggio e sosta per accogliere simili mezzi lungo la rete autostradale rappresentata dall'Associazione, nonché la mancanza di un serio ed affidabile studio di analisi e di impatto per verificare le effettive conseguenze derivanti dall'immissione alla circolazione di simili mezzi pesanti. Il testo della posizione ufficiale dell'ASECAP al riguardo è consultabile sul sito dell'Associazione europea nella sezione pubblicazioni-posizioni ufficiali al seguente indirizzo: <http://www.asecap.com/francais/pubinf-posofficielles-fr.html>

► Sessione plenaria a Strasburgo (13-16 gennaio 2014)

Nel corso della prima sessione plenaria dell'anno, nella giornata del 15 gennaio scorso, gli eurodeputati riuniti a Strasburgo hanno approvato le due proposte di Direttive relative alla modernizzazione delle regole comunitarie in materia di appalti pubblici e di concessioni, proposte che, come si ricorderà, erano state ampiamente dibattute ed emendate in seno alla commissione parlamentare IMCO nel corso del 2012 ed all'inizio del 2013, per poi essere approvate in prima lettura sia dalla IMCO stessa che dal Consiglio UE Competitività nel giugno del 2013. L'approvazione in plenaria ha dunque formalizzato definitivamente l'adozione dei due atti comunitari.

Per quanto riguarda la proposta di **Direttiva sugli appalti**, intesa a modificare ed a riunire in un unico testo legislativo le precedenti Direttive 2004/17 e 2004/18, l'intenzione delle Istituzioni comunitarie è stata quella di semplificare le procedure di aggiudicazione degli appalti. Già nella commissione IMCO, il Relatore della proposta, il belga Marc Tarabella, ha più volte ribadito il proprio sostegno alla volontà della Commissione europea volta alla semplificazione delle regole che disciplinano gli appalti pubblici in Europa: come sottolineato da Tarabella gli appalti pubblici rappresentano circa il 19% del PIL dell'Unione europea, pertanto è necessario renderli più efficaci ai fini di un buon funzionamento del Mercato Interno; è pur vero che

il nuovo approccio comunitario ha suscitato delle perplessità in alcuni Stati membri, soprattutto in quelli di più recente adesione, che ancora si trovano alle prese con l'applicazione delle Direttive del 2004, ma occorre andare avanti e, secondo Tarabella, in questa operazione di semplificazione delle norme si deve soprattutto tener conto degli aspetti sociali ed ambientali nello svolgimento delle procedure d'appalto a livello UE.

L'intento semplificatorio della Commissione europea e del Parlamento europeo si è poi manifestato nella revisione dei due testi legislativi del 2004, ad esempio decidendo di velocizzare i tempi per l'aggiudicazione delle gare attraverso la riduzione dei termini minimi per la presentazione delle offerte, oppure facilitando la partecipazione alle gare da parte delle piccole e medie imprese (PMI), tramite l'introduzione di una sorta di spacchettamento per i grandi progetti e lavori infrastrutturali, nonché l'introduzione della possibilità di ricorrere all'autocertificazione per i candidati alle gare. La nuova Direttiva appalti si applicherà inoltre, nel territorio della UE, a tutti gli appalti aventi un valore superiore ai cinque milioni di Euro, escludendo tuttavia i settori dell'energia, del gioco d'azzardo, della protezione civile, dei porti, dei servizi di emergenza ed il settore idrico.

Quanto invece alla proposta di **Direttiva in materia di aggiudicazione dei contratti di concessione**, analizzata in commissione

IMCO dall'eurodeputato francese Philippe Juvin, anch'essa era ispirata ad un'intento semplificatorio da parte della Commissione europea; come più volte sottolineato da Juvin in sede di commissione IMCO, durante l'analisi e l'elaborazione di emendamenti alla proposta originaria, è 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. La Direttiva sulle concessioni consente dunque, come sottolineato da Juvin, 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. In tal senso, come affermato da Juvin, 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 scelto di dare vita ad un testo legislativo distinto, in virtù della natura fondamentalmente diversa della concessione rispetto all'appalto pubblico: cessazione di responsabilità dall'autorità pubblica al concessionario ed esistenza di un rischio economico legato alla gestione dei lavori/servi-

zi; la concessione non è una forma di appalto pubblico, occorre quindi considerarne le specificità.

Le nuove regole relative alle concessioni, nelle intenzioni delle Istituzioni comunitarie, 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, come per la Direttiva appalti, anche per la Direttiva concessioni sono stati esclusi dal suo campo di applicazione i seguenti settori: le attività legate ai giochi d'azzardo derivanti da diritti esclusivi, difesa e protezione civile, servizi di emergenza, servizi di trasporto aereo e servizi legati ai media. Di particolare interesse la materia del sub-appalto, con la modifica, da parte del Parlamento europeo, volta ad eliminare 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-contraenti. 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, si aumenta la soglia entro la quale una modifica non può considerarsi sostanziale: la soglia passerebbe infatti dal 5% inizialmente previsto dalla Commissione europea al 10%: ovvero risultano ammesse modifiche di modico valore (non superiori - anche in via cumulativa - alla soglia comunitaria e, nello stesso tempo, inferiori al 10% del prezzo iniziale) o comunque modifiche che non siano qualificabili come sostanziali.

In materia di applicabilità della futura Direttiva solo alle concessioni aggiudicate dopo l'entrata in vigore della stessa, è stato deciso che gli Stati membri dovranno garantire che la Direttiva non si applichi alle concessioni aggiudicate prima della sua entrata in vigore e 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.

Nelle prossime settimane i due testi, Direttiva appalti e Direttiva concessioni, dovrebbero essere

pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea e, a partire da quella data, gli Stati membri avranno a disposizione due anni per il recepimento dei testi all'interno del loro ordinamento nazionale.

Nel corso della sessione plenaria di Strasburgo è stato anche approvato il **dossier relativo all'introduzione obbligatoria del tachigrafo digitale a bordo dei mezzi pesanti**, proposta già approvata in prima lettura, alla fine dello scorso anno, sia dalla commissione TRAN che dal Consiglio UE Trasporti. Si tratta di un testo legislativo assai articolato: il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. L'analisi del dossier è stata portata avanti, sin dalla metà del 2012, dalla Vice-Presidente della commissione TRAN, On. Adriana Silvia Ticau, romena appartenente al gruppo dei socialisti europei. Il tachigrafo digitale servirà in particolare a verificare il rispetto della normativa comunitaria sui tempi di guida ed i periodi di riposo ai quali i conducenti di mezzi pesanti debbono obbligatoriamente conformarsi, in modo da garantire la sicurezza stradale, assicurare adeguate condizioni di lavoro ai conducenti, nonché favorire la concorrenza leale tra le imprese di trasporto. Il nuovo

Regolamento peraltro, sostituendo pienamente una legislazione che risale ormai alla metà degli anni ottanta, ed anzi modernizzandola, prevede l'introduzione di un apparato tecnologico – come lo ha definito il Parlamento europeo un “*tachigrafo intelligente*” - che renda anzitutto più difficili le frodi e che contribuisca a ridurre, per le imprese di trasporto, gli oneri amministrativi dovuti agli obblighi relativi al rispetto della normativa in materia di legislazione sociale per l'autotrasporto. L'On. Ticau, nel corso dei negoziati inter-istituzionali con Consiglio UE e Commissione europea in materia, ha anche voluto sottolineare l'esigenza di garantire non solo l'efficienza del tachigrafo dal punto di vista tecnologico, ma anche la sua accessibilità economica per le imprese di autotrasporto, in modo che dette imprese possano rispettare la normativa comunitaria ma continuare ad essere competitive ed efficienti sul mercato senza dover sopportare eccessivi oneri finanziari. Infine, il Parlamento europeo ha ottenuto l'introduzione di due particolari funzionalità per il tachigrafo elettronico: la comunicazione remota dei dati, al fine di poter agevolmente svolgere e rendere effettive le operazioni di controllo, nonché la registrazione dei dati sull'ubicazione dei veicoli pesanti tramite l'ausilio del sistema satellitare GNSS.

L'adozione del Regolamento lo scorso 14 gennaio a Strasburgo è anche stata positivamente commentata dal Commissario ai Trasporti, Vice Presidente della Commissione europea, Siim Kallas, il quale ha affermato che le Istituzioni comunitarie hanno

raggiunto un buon compromesso in materia tra le varie posizioni ed hanno così contribuito a garantire, per il futuro del trasporto stradale, maggiori livelli di sicurezza, maggiore tutela della concorrenza, migliori condizioni di lavoro per gli autotrasportatori, nonché una riduzione degli oneri amministrativi ed una riduzione di frodi e manipolazioni.

► Priorità TEN-T per il periodo 2014-2020

La Commissione europea ha pubblicato, lo scorso 7 gennaio, una Comunicazione dal titolo **“Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l’Europa”**¹, intesa a specificare le priorità della UE in materia di finanziamento delle infrastrutture per il periodo di programmazione 2014-2020, a seguito dell’adozione, come si ricorderà nella seconda metà del 2013, dei due Regolamenti TEN-T² e CEF (*Connecting Europe Facility*)³ che hanno delineato la nuova politica europea per le infrastrutture di trasporto, politica volta a concentrare le risorse comunitarie su un minore numero di progetti TEN-T, attraverso i quali sia possibile realizzare un concreto valore aggiunto europeo.

Come si ricorderà, *Connecting Europe Facility* nacque come iniziativa volta a collegare ulteriormente l’Europa al fine di contribuire al completamento del Mercato Unico, nonché a co-finanziare progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti e contribuire a rendere l’economia europea più verde, grazie all’introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, a collegamenti ad alta velocità e ad un’utilizzazione più diffusa delle energie rinnovabili, coerentemente con quanto già espresso nella Strategia Europa 2020. Il nuovo approccio comunitario allo sviluppo delle infrastrutture non è più improntato ai progetti prioritari – come nella precedente

programmazione - bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T, attraverso la realizzazione di una “rete globale” (cosiddetta *comprehensive network*) caratterizzata dalle attuali reti nazionali stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di vie navigabili, alla quale si sovrappone una “rete centrale” (cosiddetta *core network*), basata sul miglioramento nell’utilizzazione delle risorse e su una significativa riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme. Questa nuova “rete centrale” include assi e nodi di importanza vitale per i flussi di trasporto nel Mercato Interno tra l’Unione europea ed i paesi limitrofi e contribuirà a sostenere gli obiettivi di crescita economica, sociale e territoriale della UE: i nuovi orientamenti TEN-T prevedono che la costruzione di tale rete sia completata entro il 2030. La nuova rete centrale collegherà 94 porti europei con arterie ferroviarie e stradali, garantirà il collegamento di 38 aeroporti con le principali città europee attraverso la rete ferroviaria, realizzerà il miglioramento di 15.000 km di ferrovie attraverso la trasformazione delle tratte interessate in linee ad alta velocità e svilupperà 35 progetti transfrontalieri volti a ridurre la congestione.

Complessivamente, il co-finanziamento accordato alla nuova politica infrastrutturale della UE sarà di 26,250 miliardi di Euro per il settore dei trasporti per il periodo 2014-2020, con una

diminuzione di oltre cinque miliardi rispetto a quanto inizialmente previsto dalla Commissione europea ed ampiamente sostenuto anche dal Parlamento europeo nel corso della procedura legislativa di adozione dei Regolamenti TEN-T e CEF. La realizzazione della rete centrale verrà inoltre facilitata grazie all’adozione di un approccio per corridoi.

Sulla base di queste premesse, la recentissima Comunicazione della Commissione europea del 7 gennaio scorso contiene una serie di informazioni in merito al bilancio ed agli strumenti potenzialmente disponibili nell’ambito del quadro TEN-T e CEF per la rete centrale; la Comunicazione inoltre intende dare degli orientamenti ai potenziali candidati per quanto riguarda la gestione dei fondi, nonché fornire informazioni sulle aspettative della Commissione in relazione ai potenziali beneficiari; infine, la Comunicazione illustra in che modo la Commissione europea intenda strutturare l’organizzazione ed il funzionamento dei corridoi della rete centrale, includendo anche un piano di lavoro per la nomina e l’entrata in funzione dei futuri Coordinatori di corridoio, qui di seguito riportato ed estratto direttamente dal testo della Comunicazione:

- Primo trimestre 2014: nomina dei coordinatori europei
- Aprile, giugno, ottobre, novembre 2014: riunioni del *Forum* del corridoio per l’elaborazione del

1. Comunicazione “Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l’Europa”. COM (2013) 940 def. del 7.01.2014
 2. Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, GU L 348 del 20.12.2013.
 3. Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010, GU L 348 del 20.12.2013.

- piano di lavoro
- *Da aprile 2014*: creazione e riunioni dei gruppi di lavoro
 - *Dicembre 2014*: approvazione del piano di lavoro da parte degli Stati membri
 - *Gennaio 2015*: possibile atto di esecuzione da parte della Commissione
 - *Dal 2015*: riunioni periodiche del *Forum* del corridoio e dei gruppi di lavoro.

Tra i principali **progetti transfrontalieri**, relativi all'eliminazione delle strozzature e ad iniziative multimodali nei corridoi della **rete centrale**, vengono citati nella Comunicazione i seguenti:

- Evora - Merida (Portogallo/Spagna);

- Senna - Schelda (Francia/Belgio/Paesi Bassi);
- Fehmarn Belt (Danimarca/Germania) e Galleria di base del Brennero (Austria/Italia) nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo;
- Lione-Torino (Italia/Francia);
- Linea ferroviaria baltica (Finlandia, Estonia, Lituania, Lettonia, Polonia).

Sono poi riportate, nella parte finale della Comunicazione, quelle che vengono definite come altre priorità relative a progetti riguardanti tutti i modi di trasporto, accompagnate da una stima indicativa di possibile sostegno finanziario da parte della UE: si tratta in particolare di progetti relativi alle Autostrade del Mare, ad azioni volte a ridurre il

rumore del trasporto merci, o relativi al miglioramento dei servizi di trasporto merci o ancora di progetti per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali dei paesi vicini, conformemente a quanto indicato nel Piano d'azione per la politica di vicinato della UE, volto a rafforzare e sviluppare i trasporti con i paesi limitrofi all'Unione europea, situati ai confini est e sud della UE, con l'obiettivo di facilitare l'integrazione dei mercati tra le regioni dell'Unione europea e dei paesi interessati.

► Consultazione nel settore degli ITS

E' aperta fino al 14 marzo p.v. la consultazione pubblica della Commissione europea in merito alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi d'informazione sul traffico in tempo reale ai sensi della Direttiva 2010/40/UE, più nota come "Direttiva ITS". La consultazione è rivolta - in virtù della politica di trasparenza dell'Unione europea, che prevede il coinvolgimento diretto di cittadini e di rappresentanti dei vari settori economici e sociali nel processo di formazione delle varie politiche comunitarie - a tutti i cittadini europei, alle autorità

pubbliche locali, regionali o nazionali, alle associazioni, alle organizzazioni non governative, alla società civile, alle imprese, agli enti accademici che abbiano un interesse specifico nel settore degli ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto) ed in particolare in merito alla fornitura ed all'utilizzazione di servizi d'informazione in tempo reale sul traffico su tutto il territorio dell'Unione europea, nonché ad altre questioni correlate quali la raccolta, l'elaborazione e lo scambio di dati. Ricordiamo al riguardo che la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo

reale è una delle principali priorità della Direttiva ITS.

Per iscriversi e partecipare alla consultazione, occorre collegarsi al seguente indirizzo:

http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2014-03-14-rtti_en.htm

► Presidenza greca dell'Unione europea: priorità nel settore dei trasporti

Lo scorso 1° gennaio la Grecia ha assunto la Presidenza dell'Unione europea per il primo semestre del 2014, dopo di che il testimone passerà all'Italia dal prossimo 1° luglio. Ambedue le Presidenze si troveranno in pieno rinnovo delle Istituzioni comunitarie, con il termine delle attività parlamentari a metà aprile, lo svolgimento delle elezioni politiche europee a fine maggio, la nomina dei nuovi Commissari europei orientativamente tra giugno e luglio, l'insediamento del Parlamento

grandi temi e le decisioni politiche che la UE dovrà iniziare a prendere per il suo futuro (Unione bancaria, bilancio, fondi, e così via).

Come avviene per l'insediamento di ogni Presidenza della UE, il Governo del paese interessato sceglie un logo ed uno slogan che rappresentano l'identità della Presidenza ed il messaggio che si intende dare all'Europa ed al mondo. Il Governo greco ha spiegato che il simbolo scelto dalla Grecia per il logo rappresenta una nave i cui elementi riproducono le

invece il mare, elemento fondamentale dell'identità greca, ma anche dell'Europa intera. Il mare, come sottolineato dal Governo greco nella presentazione ufficiale del logo e del programma della sua Presidenza, ha storicamente unito i popoli e rappresenta attualmente un generatore di crescita e di creazione di lavoro in tutta Europa. Sulla base di queste considerazioni, il messaggio scelto dalla Presidenza greca è *"l'Europa è la nostra comune ricerca ed il nostro viaggio – uniti navigheremo lontano"*.



FONTE: SITO INTERNET UFFICIALE DELLA PRESIDENZA GRECA DELLA UE: <http://gr2014.eu>

europeo neo eletto ad inizio luglio, le audizioni parlamentari dei Commissari designati e la probabile entrata in funzione delle Istituzioni comunitarie rinnovate dopo la pausa estiva o comunque all'inizio dell'autunno. Questa circostanza ridurrà ovviamente la quantità di dossiers legislativi che le due Presidenze saranno chiamate ad analizzare; al contrario l'attuale periodo storico della UE è piuttosto rilevante, se si considerano anche i

lettere iniziali dell'Unione europea (la "u" nella chiglia, la "e" nella vela spiegata) e la cui simbologia significa esplorazione e transizione ma anche comunicazione ed unità; i due semicerchi ricordano inoltre l'emicyclo del Parlamento europeo e la classica forma del teatro greco antico, culla delle tradizioni democratiche dell'Europa, dell'eguaglianza sociale e del comune patrimonio culturale. Lo sfondo blu del logo simboleggia

Il mare è dunque un elemento fondamentale della Presidenza greca, come è stato anche ribadito nel corso della presentazione delle priorità della Presidenza nel settore dei trasporti dinanzi alla commissione TRAN del Parlamento europeo lo scorso 21 gennaio. Anzitutto, per quel che riguarda i trasporti la Grecia ha due distinti dicasteri: uno specificamente dedicato al trasporto marittimo ed alla tutela del Mar Egeo, l'altro

responsabile per le infrastrutture e le reti. Alla TRAN di gennaio sono pertanto intervenuti Milziade Varvitiotis, Ministro della navigazione, del trasporto marittimo e del Mare Egeo ed il Ministro Michalis Chrisochoidis, responsabile per le infrastrutture e le reti.

Il Ministro del Mare Varvisiotis ha detto che la Grecia punterà molto sulla cosiddetta “blue economy” (l’economia blu, volta a realizzare l’obiettivo di una crescita eco-sostenibile fondata sull’innovazione), sullo sviluppo del turismo costiero, che rappresenta un elemento fondamentale per l’economia greca e del Mediterraneo, sullo sviluppo delle autostrade del mare nel Mediterraneo. Per quel che riguarda in particolare il trasporto marittimo, la Presidenza intende finalizzare i negoziati con il Parlamento europeo (dunque entro aprile prossimo) sulla proposta di Direttiva per la creazione di un quadro comune sulla pianificazione dello spazio marino e sulla gestione integrata delle coste. La Presidenza vorrebbe inoltre lavorare di concerto con il Parlamento europeo per raggiungere un accordo di prima lettura sulla proposta di Direttiva relativa all’equipaggiamento marittimo e sulla proposta di Regolamento riguardante la creazione di un fondo multiennale per il funzionamento e le attività dell’Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Ha preso poi la parola il Ministro delle infrastrutture e delle reti Michalis Chrisochoidis, il quale ha sottolineato, tra le priorità della Presidenza greca, l’avanzamento del negoziato interistituzionale

sul quarto pacchetto ferroviario, nonché sul pacchetto aeroportuale e sui diritti dei passeggeri aerei. Quanto al trasporto stradale, gli unici due dossiers che la Presidenza greca porterà avanti sono quello relativo alla revisione della Direttiva 96/53 su peso e dimensioni dei mezzi pesanti – in merito alla quale si è fornita una dettagliata illustrazione nella rubrica relativa al Parlamento europeo a pag. 3 del presente Bollettino – prevedendo auspicabilmente il raggiungimento di un accordo politico per giugno del 2014, unitamente al dossier relativo all’*eCall*, il sistema di chiamata di emergenza in caso di incidente stradale: su questo tema vi è infatti una proposta di Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione in tutto il territorio dell’Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza interoperabile, già presentata in commissione TRAN dall’eurodeputato belga dei liberali Philippe De Backer, il quale ha pienamente sostenuto la proposta della Commissione europea volta ad introdurre obbligatoriamente il sistema *eCall* a bordo di tutti i nuovi veicoli a partire dal 1° ottobre 2015, nonché a far sì che, entro la stessa data, in tutti gli Stati membri della UE siano messe in funzione le strutture necessarie a ricevere e gestire le chiamate d’emergenza dai veicoli.

Altro tema, di carattere più orizzontale, rappresenta il raggiungimento di un accordo politico, entro la fine di marzo, sulla proposta di Direttiva relativa allo sviluppo di infrastrutture per l’erogazione di carburanti alternativi, tema sul quale la commissione TRAN del Parlamento europeo si

è già pronunciata con il Relatore italiano del PPE Carlo Fidanza.

I dossiers sui quali si raggiungerà un accordo politico, che necessiteranno pertanto di un successivo approfondimento per un accordo in prima lettura (*eCall* e revisione della Direttiva 96/53 per il settore stradale), dovrebbero in linea di principio passare poi alla successiva Presidenza italiana nella seconda metà del 2014. Quanto alla futura proposta legislativa della Commissione europea sulla tariffazione delle infrastrutture stradali, come si è già illustrato nella rubrica dedicata al Parlamento europeo, pare che né la Presidenza greca né la Presidenza italiana la analizzeranno nel corso del corrente anno.

► IBTTA: il progetto della galleria *Port of Miami* (Florida)

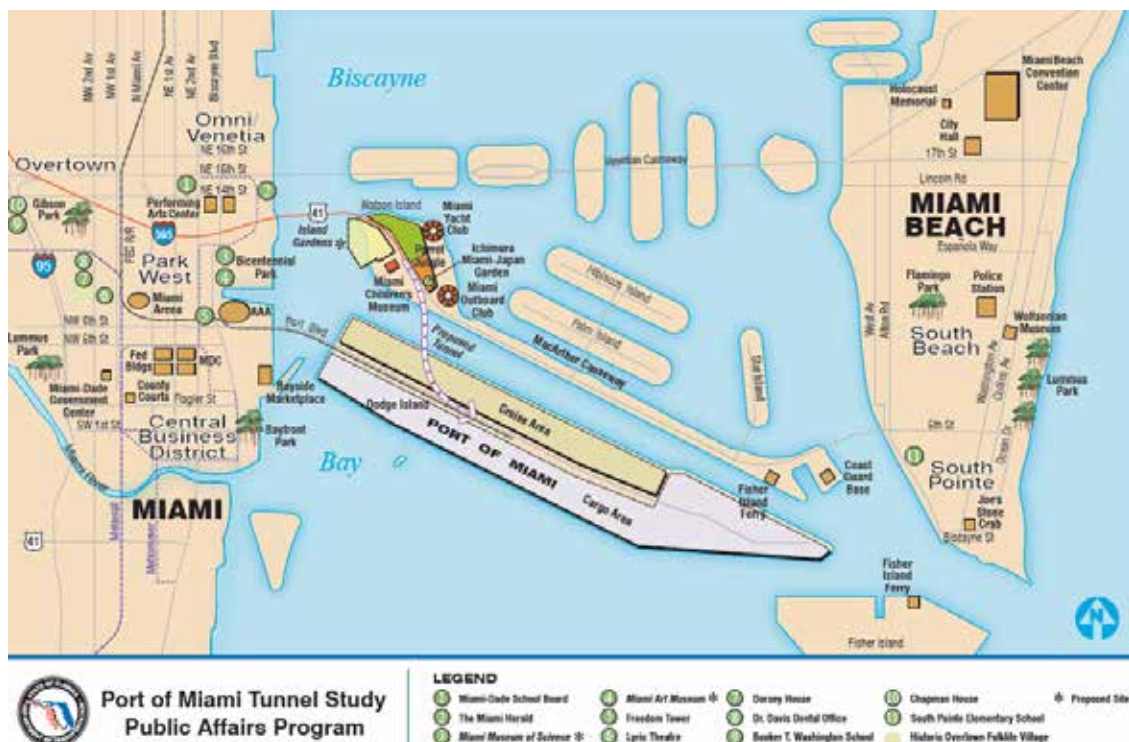
L'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) ha riunito i membri del suo *Board* e Comitato Esecutivo dall'8 al 10 gennaio scorso a Miami, in Florida, accolti dal Primo Vice-Presidente dell'IBTTA Javier Rodriguez, Direttore Esecutivo della Miami-Dade Expressway Authority, che ha anche animato la giornata di *Board retreat*, dedicata all'approfondimento, all'analisi e alle proposte di modifica e miglioramento del Piano Strategico dell'Associazione, documento adottato dal *Board* dell'IBTTA nel 2011 e sottoposto periodicamente a revisione a seconda dell'evoluzione dei temi strategici più rilevanti per l'Associazione.

Il *Board* ha inoltre analizzato più in dettaglio le seguenti tematiche: l'interoperabilità dell'esazione elettronica del pedaggio (tema

cruciale al momento sia in Europa che in Nord America), il finanziamento delle infrastrutture e l'applicazione di sistemi di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di determinati progetti, la campagna di comunicazione e posizionamento associativo per la promozione del pedaggio come lo strumento più efficace ed affidabile per il finanziamento, la costruzione, la gestione, la manutenzione, il miglioramento delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti in virtù dell'applicazione del principio *user/payer* (chi usa paga).

Il neo eletto Presidente per l'anno 2014 Mike Heiligenstein, Direttore Esecutivo di Central Texas Regional Mobility Authority, ha inoltre ricordato le conferenze ed i seminari Associativi previsti per il 2014, tra i quali si segnalano

in particolare il seminario sull'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture stradali a pedaggio, che avrà luogo a Jersey City, nello Stato del New Jersey (6-8 aprile), la Conferenza annuale sull'interoperabilità dei sistemi elettronici di esazione del pedaggio, che si svolgerà a San Diego, California (20-22 luglio), l'*Annual Meeting* di Austin, Texas (14-17 settembre) ed il *Global Technology Workshop*, che si svolgerà in Europa, a Praga (Repubblica ceca) dal 19 al 21 ottobre 2014. La Conferenza di Praga si inserisce nel quadro della cooperazione tra l'IBTTA ed i suoi membri europei riuniti nell'ASECAP, in virtù della quale si organizza ogni anno un *meeting* in Europa, dato l'interesse reciproco di cooperazione e scambio di informazioni tra



Fonte: sito Internet del progetto Port of Miami Tunnel www.portofmiamitunnel.com/home

l'industria del pedaggio europea e quella nordamericana.

In occasione del Board di gennaio, inoltre, i membri dell'IBTTA hanno avuto la possibilità di visitare la galleria in costruzione del *Port of Miami Tunnel*, un ambizioso progetto realizzato grazie ad un partenariato pubblico-privato che include la progettazione, la costruzione, il finanziamento, la gestione e la manutenzione della galleria *Port of Miami*. Si tratta di un contratto di concessione della durata di 35 anni, sottoscritto dal Dipartimento dei Trasporti dello Stato della Florida (proprietario della galleria) e dalla società concessionaria MAT (*Miami Access Tunnel*): l'accordo include 55 mesi di lavori di progettazione e costruzione condotti da una filiale dell'impresa francese *Bouygues*, denominata *Bouygues Civil Works Florida*. Il progetto è stato voluto dal Dipartimento dei Trasporti della Florida per agevolare il traffico

stradale tra il centro della città di Miami ed il suo Porto, tratta sulla quale viaggiano circa 16.000 veicoli al giorno in ambedue le direzioni di marcia; inoltre, il progetto della galleria è inteso anche ad ampliare la capacità del Porto di Miami, verso il quale confluiscono strade spesso percorse da autobus e da mezzi pesanti, con evidenti rischi per la sicurezza stradale e la fluidità della circolazione su queste arterie; la congestione di questa zona ha peraltro delle conseguenze negative anche sull'area settentrionale del Porto di Miami, dove sono situati molti uffici appartenenti al *Miami's Central Business District*.

La costruzione della galleria porterà i seguenti vantaggi:

- fornire un collegamento diretto dal Porto di Miami alle autostrade attraverso l'Isola Watson sino all'autostrada Interstate I-395;
- assicurare la competitività del Porto di Miami, che rappresenta il

secondo più importante elemento di sviluppo dell'economia nella Contea di Miami Dade, garantendo 176.000 posti di lavoro e registrando 17 miliardi di dollari di rendimento economico;

- rendere la circolazione nella città di Miami più sicura e ridurre la congestione.

Il progetto globale prevede non solamente la costruzione della galleria, la cui apertura al traffico è prevista per maggio del 2014, ma anche il miglioramento di alcune tratte dell'autostrada SR-836, dall'esistente stazione di pedaggio fino all'interscambio con le autostrade Interstate I-95 ed I-395, nonché altri paralleli progetti per migliorare la mobilità e l'accesso al Porto di Miami.

Nell'articolo alcune immagini della visita alla galleria in costruzione, unitamente alla mappa del progetto.



► GU L

- Regolamento (UE) n. 4/2014 della Commissione, del 6 gennaio 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 640/2009 recante modalità di applicazione della direttiva 2005/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in merito alle specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici. **GU L 2 del 7.01.2014**

► GU C

- Commissione europea: notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.7075 — Cintra/Abertis/Itínere/BIP&Drive JV). **GU C 14 del 18.01.2014**
- Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio. **GU C 19 del 22.01.2014**
- Notifica dell'attribuzione delle sovvenzioni — Invito a presentare proposte — Rif.: GP/RPA/ReferNet-FPA/002/13 — ReferNet — Rete europea del Cedefop nel campo dell'istruzione e della formazione professionale. **GU C 23 del 25.01.2014**

► COM e SEC ¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa. **COM (2013) 940 def. del 7.01.2014**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO concernente la conclusione di un Accordo di cooperazione relativo ad un Sistema globale di navigazione satellitare civile (GNSS) tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e il Regno del Marocco. **COM (2013) 848 def. del 22.01.2014**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT State of the Industry, Sectoral overview and Implementation of the EU Industrial Policy. **SWD (2014) 14 del 22.01.2014**

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, a volte denominati SWD (Staff Working Document – Documento di lavoro del Personale della Commissione europea), 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

- Washington DC, Stati Uniti, 12-16 gennaio 2014

Transportation Research Board 93rd Annual Meeting, 93a edizione dell'Annual Meeting TRB (*Transportation Research Board*: <http://www.trb.org/AnnualMeeting2014/AM2014Program.aspx>)

FUTURI

- Andorra, 4-7 febbraio 2014
- Città del Messico, Messico, 12-13 febbraio 2014
- Bruxelles, Belgio, 5-6 marzo 2014
- Madrid, Spagna, 25 marzo 2014
- Jersey City, Stati Uniti, 6-8 aprile 2014
- Parigi, Francia, 14-17 aprile 2014
- Atene, Grecia, 26-28 maggio 2014
- San Diego, California, Stati Uniti, 21-23 luglio 2014
- Austin, Texas, Stati Uniti, 14-17 settembre 2014
- Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014

PIARC XIV edition of the International Winter Road Congress, XIV edizione del Congresso Internazionale sulla Viabilità Invernale dell'AIPCR www.piarc.org

Mexico Infrastructure Summit, organizzato da BN America events, www.mexicoinfrastructuresummit.com

Road User Charging (RUC) Conference, organizzata da Akabomedia, www.roaduserchargingconference.co.uk

ASECAP Road Safety Day, appuntamento annuale dell'Associazione europea delle concessionarie autostradali sulla Sicurezza Stradale, organizzato dall'ASECAP di concerto con l'Associata spagnola ASETA, www.asecap.org e www.aseta.es

IBTTA Maintenance & Roadway Operations Workshop (Conferenza sulla manutenzione e sull'esercizio della rete autostradale) organizzata dall'IBTTA www.ibtta.org

TRA Conference: Transport Research Arena 2014, dal titolo "Transport Solutions: from Research to Deployment - Innovate Mobility, Mobilise Innovation!", <http://tra2014.sciencesconf.org>

LII edizione delle Giornate ASECAP di Studio ed Informazione: "Ensuring sustainability in times of dwindling traffic: the role of tolling" (Garantire la sostenibilità in un periodo di diminuzione del traffico: il ruolo del pedaggio), www.asecap.org

IBTTA Summit on All-Electronic Tolling, Managed Lanes & Interoperability (Conferenza sui sistemi di esazione elettronica del pedaggio e sull'interoperabilità) organizzata dall'IBTTA www.ibtta.org

LXXXII edizione dell'Annual Meeting dell'IBTTA, www.ibtta.org

IBTTA Global Technology Workshop (Conferenza internazionale tecnologica dell'IBTTA), www.ibtta.org

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

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

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

ERF: *European Union Road Federation*

GALILEO: Programma europeo di radionavigazione satellitare

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

GU: Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

IBTTA: *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

ITF: *International Transport Forum*

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

ITRE: Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

JURI: Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo

LGTT: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

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

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

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

PPP: Partenariato Pubblico Privato

PPPI: Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato

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

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

SET: Servizio europeo di telepedaggio

TRAN: Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

UNECE: Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa

UPM: Unione per il Mediterraneo



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

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)