



Bollettino informativo

L'attualità dell'Unione europea

Numero 11

Roma, novembre 2006

Indice

“IN EVIDENZA”	p. 3
AISCAT: ATTIVITÀ INTERNAZIONALI	p. 5
Presentazione del Rapporto AISCAT “Economia, misurazione e prospettive dei costi esterni del trasporto in Italia” alle Istituzioni comunitarie	
PARLAMENTO EUROPEO	p. 6
* Sessione plenaria del Parlamento europeo (Strasburgo, 13- 16 novembre 2006)	
* Commissioni parlamentari (Bruxelles, 21-23 novembre 2006)	
COMMISSIONE EUROPEA	p. 11
* Fusione Autostrade-Abertis	
* Sicurezza stradale	
GAZZETTA UFFICIALE DELLE COMUNITÀ EUROPEE	p. 17
CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI DI INTERESSE	p. 19
GLOSSARIO	p. 20

IN EVIDENZA

AISCAT: ATTIVITÀ INTERNAZIONALI:

Presentazione del Rapporto AISCAT “Economia, misurazione e prospettive dei costi esterni del trasporto in Italia” alle Istituzioni comunitarie: il Presidente Fabrizio Palenzona ha incontrato lo scorso 22 novembre a Bruxelles alcuni deputati italiani del Parlamento europeo, nonché rappresentanti della Commissione europea e della Rappresentanza italiana presso la UE per presentare lo studio dell’AISCAT sul calcolo dei costi esterni del trasporto in Italia (pag. 5)

PARLAMENTO EUROPEO:

Sessione plenaria del Parlamento europeo (Strasburgo, 13- 16 novembre 2006): adozione Direttiva “Servizi”. Il Parlamento in plenaria ha adottato, dopo una lunga procedura, la c.d. direttiva “Servizi”, attraverso numerosi emendamenti dei vari gruppi politici e la sostituzione del “principio del paese d’origine” con il “principio della libera prestazione dei servizi”. La direttiva passa pertanto alla fase finale della sua approvazione in seno al Consiglio UE (pagg. 6-7)

Commissioni parlamentari (Bruxelles, 21-23 novembre 2006):

TRASPORTI:

La commissione TRAN ha adottato i seguenti testi:

- * Relazione Hedkvist Petersen sulla **sicurezza stradale;**
- * Relazione Grosch sul **modello unico di patente europea**
- * Relazione Barsi Pataki sulla **Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**

Ha inoltre assegnato al deputato tedesco Markov, appartenente al gruppo politico della Sinistra verde nordica la **Relazione sulla proposta di direttiva in merito alla sicurezza delle infrastrutture stradali.** (pagg. 7-9)

AMBIENTE:

La commissione ENVI ha adottato la Relazione della deputata inglese del PPE Jackson sulla **proposta di direttiva “gestione dei rifiuti”,** nonché un progetto di Risoluzione del Parlamento europeo in merito alla **strategia tematica sulla prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti** del deputato olandese dei Democratici indipendenti Blokland (pagg. 9-10)

BILANCIO:

Il Vice Presidente del Parlamento europeo, on. Mario Mauro del PPE ha presentato la sua **Relazione sul bilancio delle Reti Transeuropee** che è stata adottata in seno alla commissione bilanci (pag. 11).

COMMISSIONE EUROPEA :

Autostrade-Abertis:

Sul caso della fusione tra Autostrade per l'Italia e Abertis è intervenuta, ancora nel corso del mese di novembre, la Commissione europea, avviando una **procedura d'infrazione contro l'Italia** tramite i servizi della **DG MARKT** e chiedendo al Governo Italiano ulteriori chiarimenti su taluni comportamenti ed **atti che impedirebbero il perfezionamento della fusione stessa**, la cui **compatibilità con il diritto comunitario è già stata riconosciuta dalla Commissione europea** attraverso i servizi della **DG COMP**. (pagg. 11-13).

Sicurezza stradale:

Le Istituzioni comunitarie hanno delineato la **sicurezza stradale** come una delle **principali priorità per l'Unione europea**. Per queste ragioni la Commissione europea ha deciso di **rilanciare** le attività di "tecnologia stradale" relative ad **e-call** nel quadro dell'iniziativa **e-safety**, nonché di proseguire il cammino intrapreso con la **Carta europea della sicurezza stradale**, in nome della quale il Commissario ai Trasporti Barrot ha consegnato alcuni **premi di eccellenza** per associazioni e istituzioni che si sono distinte nel promuovere la cultura della sicurezza stradale nel loro paese. Infine, sempre allo scopo di accrescere la sicurezza stradale in Europa, la Commissione europea ha aperto una **Consultazione sulla sanzionabilità transfrontaliera delle norme di circolazione nell'ambito della UE**. (pagg. 14-16).

RAPPORTO AISCAT “ECONOMIA, MISURAZIONE E PROSPETTIVE DEI COSTI ESTERNI DEL TRASPORTO IN ITALIA”

In occasione del 40° Anniversario dell'Associazione, l'AISCAT ha realizzato uno studio sulla problematica relativa al calcolo dei costi esterni del trasporto, dal titolo “*Economia, misurazione e prospettive dei costi esterni del trasporto in Italia*”, la cui rilevanza supera l'ambito nazionale, essendo la materia oggetto di analisi anche in seno alle **Istituzioni comunitarie**, ed in particolare alla **Commissione europea**, nel quadro dell'applicazione della Direttiva 2006/38 sulla tariffazione dei mezzi pesanti, adottata il 17 maggio u.s. La Direttiva, com'è noto, prevede che la Commissione europea presenti un modello per la valutazione dei costi esterni del trasporto, accompagnato da un'analisi relativa all'impatto dell'eventuale applicazione del modello stesso.

Per queste ragioni, dopo la sua presentazione all'Assemblea Annuale dell'AISCAT lo scorso settembre a Roma, lo studio è stato anche illustrato ad alcuni rappresentanti italiani delle Istituzioni comunitarie a Bruxelles lo scorso 22 novembre, nella splendida cornice *art nouveau* dell'Hotel Astoria di Bruxelles.

L'evento, presieduto dal dott. **Fabrizio Palenzona, Presidente dell'AISCAT**, ha visto la partecipazione di alcuni deputati italiani del Parlamento europeo appartenenti alle commissioni parlamentari TRAN, ITRE ed ENVI, di altri rappresentanti della Commissione europea, Direzione Generale Trasporti, della Rappresentanza italiana presso l'Unione europea e dell'ASECAP, Associazione europea delle Concessionarie Autostradali, della quale il dott. Fabrizio Palenzona è Vice-Presidente.

Il Rapporto AISCAT, conformemente alle indicazioni dell'Unione europea in materia, analizza tutti i modi di trasporto, non solo il trasporto stradale, al fine di inquadrare correttamente il problema e fornendo, allo stesso tempo, uno strumento di supporto per le decisioni strategiche nell'ambito della pianificazione della politica dei trasporti. Lo studio prende l'anno 2004 come punto di partenza per i dati raccolti, per poi condurre un'analisi strategica all'orizzonte del 2020.

Per quanto riguarda in particolare il trasporto stradale, lo studio AISCAT analizza separatamente la rete autostradale dalla rete stradale secondaria. In questo ambito, uno dei principali risultati dello studio mostra come la rete stradale secondaria sia il modo di trasporto che genera i costi esterni più elevati, a causa della maggiore incidentalità che si verifica su questa rete, mentre le autostrade generano dei costi esterni negativi (e dunque dei benefici) per il sistema del trasporto stradale nella sua interezza. Infatti le infrastrutture in concessione generano costi esterni negativi proprio perché pedaggiate e perché, di conseguenza, internalizzano già una parte rilevante delle loro esternalità. Il Rapporto AISCAT, redatto in lingua italiana, è attualmente in corso di traduzione in lingua inglese per la sua diffusione alle istanze europee ed alle organizzazioni internazionali di settore.

SESSIONE PLENARIA (STRASBURGO, 13-16 NOVEMBRE 2006)

Direttiva “Servizi”: adozione della posizione comune del Consiglio

Il **Parlamento europeo**, riunito in **seduta plenaria a Strasburgo**, ha adottato la posizione comune del Consiglio sulla **direttiva “Servizi”**, approvando la Relazione della deputata tedesca del PSE Evelyne Gebhardt sulla materia e facendo sì che la direttiva arrivasse alla fase finale della sua approvazione. Nel corso della conferenza stampa che ha seguito il voto, il Presidente del Parlamento, Josep Borrell ha definito tale risultato «un grande successo per il Parlamento europeo nel suo ruolo di legislatore».

Il testo attuale della direttiva appare notevolmente riformulato rispetto alla proposta originaria della Commissione e, più in particolare, è stato soppresso l'assai controverso principio del paese d'origine, che è stato sostituito dal **principio della libera prestazione dei servizi**.

La stessa posizione comune del Consiglio si era ampiamente ispirata alle osservazioni ed ai suggerimenti avanzati dal Parlamento europeo che, in prima lettura, aveva riscritto il testo della direttiva attraverso l'accordo dei due maggiori gruppi politici parlamentari (PPE e PSE), con alcuni emendamenti proposti dalla commissione IMCO per il Mercato Interno, di cui la deputata Gebhardt è membro. Quanto all'**oggetto della direttiva “Servizi”**, sostanzialmente la direttiva stabilisce le disposizioni generali che permettono di agevolare l'esercizio della libertà di stabilimento dei prestatori nonché la libera circolazione dei servizi, assicurando nello stesso tempo un elevato livello di qualità dei servizi stessi. Il testo, peraltro, precisa espressamente che la direttiva «non riguarda la liberalizzazione dei servizi d'interesse economico generale riservati a enti pubblici o privati, né la privatizzazione di enti pubblici che forniscono servizi». Non riguarda neppure l'abolizione di monopoli che forniscono servizi né gli aiuti concessi dagli Stati membri cui si applicano le regole comunitarie di concorrenza.

Per quel che riguarda invece il suo **campo d'applicazione**, attraverso un “considerando” introdotto dal Consiglio si precisa che, tra i servizi oggetto della direttiva, rientrano numerose attività tra cui **i servizi alle imprese**, quali i servizi di consulenza manageriale e gestionale, i servizi di certificazione e di collaudo, i servizi di gestione delle strutture, compresi i servizi di manutenzione degli uffici, i servizi di pubblicità o i servizi connessi alle assunzioni e i servizi degli agenti commerciali. La direttiva non si applica invece ai **servizi finanziari** quali l'attività bancaria, il credito, l'assicurazione e la riassicurazione, le pensioni professionali o individuali, i titoli, gli investimenti, i fondi, ai **servizi di pagamento e quelli di consulenza nel settore degli investimenti**. Così come sono esclusi i **servizi e le reti di comunicazione elettronica**. Non rientrano egualmente nel campo d'applicazione i **servizi nel settore dei trasporti**, ivi compresi i servizi portuali.

Come richiesto dal Parlamento europeo, il controverso principio del paese d'origine è stato sostituito con quello della libera prestazione di servizi (articolo 16 della direttiva). In base a tale principio, agli Stati membri è imposto **l'obbligo di rispettare «il diritto dei prestatori di fornire un servizio in uno Stato membro diverso da quello in cui sono stabiliti»**. Lo Stato membro in cui il servizio viene prestato, quindi, deve assicurare il libero accesso ad un'attività di servizi ed il libero esercizio della medesima sul proprio territorio.

Entro cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva, e previa consultazione degli Stati membri e delle parti sociali a livello comunitario, la Commissione dovrà trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione di tali disposizioni, in cui dovrà esaminare la necessità di proporre misure di armonizzazione per le attività di servizi che rientrano nel campo d'applicazione della direttiva.

La direttiva impone inoltre agli Stati membri di cooperare strettamente affinché le sue disposizioni siano rispettate. Per quanto riguarda i prestatori che forniscono servizi in un altro Stato membro, **lo Stato membro di stabilimento** deve fornire le informazioni sui prestatori stabiliti sul suo territorio richieste da un altro Stato membro, in particolare la conferma del loro stabilimento sul suo territorio e del fatto che, a quanto gli risulta, essi non vi esercitano attività in modo illegale. Una volta approvato il testo definitivo della direttiva "Servizi" da parte del Consiglio UE, gli Stati membri avranno tre anni di tempo per attuare le disposizioni in essa contenute.

COMMISSIONI PARLAMENTARI

TRAN (TRASPORTI E TURISMO)

❖ **Relazione sulla Revisione intermedia del III° Programma d'azione per la sicurezza stradale**

La commissione TRAN ha adottato la **Relazione d'iniziativa sulla sicurezza stradale** relativa alla Revisione intermedia del III° Programma comunitario d'azione in materia. I deputati si sono espressi in favore di un maggior ruolo degli Stati membri nelle attività di promozione e rafforzamento della sicurezza stradale, in particolare attraverso campagne d'informazione mirate ed un'applicazione rigorosa della legislazione relativa alle patenti di guida, alla limitazione della velocità, all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza ed ai limiti imposti all'uso di bevande alcoliche per i conducenti.

La commissione TRAN, attraverso la Relatrice svedese del PSE Ewa Hedkvist Petersen, si è anche dichiarata a favore di una **maggiore applicazione dei sistemi di trasporto intelligente (ITS)** ed in particolare del dispositivo **e-call** sui veicoli per prevenire il verificarsi di incidenti e ridurre il numero delle vittime della strada entro il 2010.

Ora che la procedura in sede di commissione parlamentare è giunta alla conclusione, il Parlamento europeo adotterà la Relazione Petersen in seduta plenaria nel corso del mese di gennaio 2007.

❖ **Relazione sul modello unico di patente di guida**

I deputati della commissione TRAN hanno adottato con un'ampia maggioranza la Relazione del deputato tedesco del PPE Mathieu Grosch in merito all'introduzione, **a partire dal 2013**, di una **nuova patente di guida europea**, il cui formato sarà simile a quello di una carta di credito. In tal modo il Parlamento europeo ha dato il via libera per la seconda lettura del testo, che sarà presentato ed adottato nella sessione plenaria dell'Aula nel corso del mese di dicembre.

In base al testo approvato in sede di commissione TRAN, gli Stati membri dovranno assicurare che ventisei anni dopo l'entrata in vigore della direttiva sulla patente di guida, tutte le patenti in circolazione dovranno rispettare i requisiti della nuova legislazione europea.

❖ **Scambio di opinioni sulla Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**

La commissione TRAN ha avuto un primo scambio di opinioni sulla **Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**, la cui Relazione d'iniziativa è stata affidata alla deputata ungherese del PPE Etelka Barsi Pataky. La Relatrice ha sottolineato anzitutto l'importanza di rafforzare la cooperazione tra gli Stati membri in materia, poiché la Politica comune dei Trasporti è oggetto di responsabilità condivisa. Per queste ragioni la Relatrice ha proposto la prossima riunione di una **commissione parlamentare congiunta**, prevedendo la partecipazione non solo dei deputati europei, ma anche di quelli appartenenti ai parlamenti nazionali: detta commissione si riunirà il **26 febbraio 2007** presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo.

Durante il dibattito alcuni deputati hanno riaperto la questione del finanziamento delle Reti Transeuropee, il cui bilancio è stato piuttosto ridotto nell'ambito delle prospettive finanziarie comunitarie per il periodo 2007-2013, il che non è un segnale positivo per la necessità di sviluppo delle infrastrutture europee.

In seguito alla riunione della commissione parlamentare congiunta nel febbraio del 2007, la Relazione sul Libro Bianco dovrebbe essere adottata in sede di commissione parlamentare a marzo, per poi essere adottata in sessione plenaria durante il mese di maggio.

❖ Proposta di direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali

La commissione TRAN ha discusso l'assegnazione della Relazione sulla proposta di direttiva della Commissione europea in merito alla sicurezza delle infrastrutture stradali, presentata lo scorso 5 ottobre dall'Esecutivo europeo attraverso la Comunicazione COM (2006) n. 569.

E' stato nominato **Relatore** per la proposta di direttiva il deputato tedesco della commissione TRAN **Helmut Markov**, appartenente al gruppo politico europeo GUE/NGL, ovvero la **Sinistra verde nordica**.

Le altre commissioni parlamentari che esprimeranno il loro parere sulla proposta di direttiva sono le seguenti: ENVI (ambiente), ITRE (industria, commercio e ricerca) e LIBE (libertà e giustizia).

ENVI (AMBIENTE)

Nel corso dell'ultima sessione della commissione parlamentare ENVI, i deputati si sono occupati della **questione "gestione dei rifiuti"**, attraverso la discussione di due testi sull'argomento:

* RELAZIONE SULLA **PROPOSTA DI DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELATIVA AI RIFIUTI** (TESTO DI CARATTERE LEGISLATIVO, SOTTOPOSTO ALLA PROCEDURA LEGISLATIVA DI CO-DECISIONE) PRESENTATO DALLA DEPUTATA INGLESE DEL PPE CAROLINE JACKSON.

Il testo, presentato nel giugno di quest'anno dalla Relatrice Jackson, è stato oggetto di numerosi emendamenti da parte dei diversi gruppi politici in seno al Parlamento europeo. Sono stati adottati in particolare **14 emendamenti di compromesso** e numerosi emendamenti singoli.

I deputati hanno voluto mantenere l'attuale suddivisione gerarchica dei **rifiuti** che vengono **classificati** in **cinque categorie** a seconda delle differenti soluzioni di trattamento adottate, dalla più alla meno ecologica:

- 1. La prevenzione e la riduzione della produzione dei rifiuti;*
- 2. il riutilizzo dei rifiuti;*
- 3. il riciclaggio dei rifiuti;*
- 4. altre operazioni di recupero dei rifiuti;*
- 5. lo smaltimento sicuro ed ecologico dei rifiuti.*

Inoltre, l'emendamento di compromesso 8 raccomanda una stabilizzazione della produzione globale di rifiuti entro il 2012, nonché la fissazione entro il 2010 di obiettivi di riduzione della produzione di rifiuti attraverso una politica di

progettazione ecologica dei prodotti, mentre l'emendamento 7 precisa e rafforza le disposizioni relative alla responsabilità dei produttori.

Ancora, l'emendamento 9 precisa che la Commissione europea dovrà, attraverso delle proposte legislative e non nell'ambito della procedura di "comitatologia", definire dei criteri di efficienza ambientali in materia di operazioni di recupero dei rifiuti. A tal riguardo i deputati hanno rifiutato la proposta della Commissione europea di classificare l'incenerimento come operazione di recupero invece che come un'operazione di smaltimento dei rifiuti. I deputati, infatti, insistono sul fatto che la definizione di "operazioni di recupero" debba essere limitata alle operazioni di trattamento finale dei rifiuti e non anche a quelle intermedie.

Attraverso l'emendamento 10, invece, i deputati hanno voluto chiarire la distinzione tra **rifiuti** e **sotto-prodotti**, suscettibili ancora di utilizzazione da parte delle industrie, quali il vetro, il metallo, gli pneumatici in disuso, gli aggregati, il compostaggio. I deputati chiedono pertanto alla Commissione europea di presentare delle linee guida interpretative sulla base della giurisprudenza esistente, nonché di proporre dei criteri per determinare, caso per caso, quando detti materiali debbano essere considerati come dei rifiuti.

Il **testo** così emendato è stato approvato in sede di commissione ENVI il 28 novembre scorso, sarà poi discusso nuovamente nella commissione parlamentare e poi adottato nella sessione plenaria possibilmente nella sessione di **febbraio 2007**.

Quanto invece alla definitiva **posizione comune del Consiglio UE**, una volta terminata la procedura parlamentare, il testo è previsto per l'adozione nel **giugno del 2007**.

* **RELAZIONE SUL PROGETTO DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO SU "PORTARE AVANTI L'UTILIZZO SOSTENIBILE DELLE RISORSE: UNA STRATEGIA TEMATICA SULLA PREVENZIONE E IL RICICLAGGIO DEI RIFIUTI"** (TESTO NON LEGISLATIVO, BENSÌ RELAZIONE DI INIZIATIVA), PRESENTATO DAL DEPUTATO OLANDESE DEL GRUPPO DEMOCRATICO INDIPENDENTE (IND DEM) JOHANNES BLOKLAND.

La commissione ENVI ha inoltre discusso il progetto di Risoluzione del Parlamento europeo in materia di **strategia tematica sulla prevenzione della produzione ed il riciclaggio dei rifiuti**. Si tratta, in questo caso, di una Relazione d'iniziativa e non di un testo di carattere legislativo, ma la valenza politica è egualmente determinante.

Attraverso l'adozione della Relazione Blokland, i deputati insistono sul fatto che la Commissione europea in futuro limiti il ricorso alla comitatologia solo per le decisioni di natura tecnica e scientifica e che si mantenga la classificazione dei rifiuti nelle cinque categorie sopra descritte. I deputati hanno inoltre chiesto alla Commissione europea di presentare delle proposte legislative sui seguenti argomenti:

- misure concrete per la prevenzione della produzione dei rifiuti;
- direttive specifiche per i rifiuti biodegradabili;
- revisione della direttiva per lo stoccaggio dei rifiuti.

Anche questo testo sarà sottoposto all'adozione del Parlamento in sessione plenaria nel febbraio del 2007.

BUDG (BILANCIO)

La commissione BUDG (bilancio) del Parlamento europeo ha adottato la Relazione dell'**On. Mario Mauro** del PPE, Vice Presidente del Parlamento europeo, sulla *proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio.*

Il testo dovrebbe essere discusso dal Consiglio UE Trasporti nella sua prossima sessione del 12 dicembre; qualora non vi siano modifiche o richieste di emendamenti da parte degli Stati membri, il testo potrebbe andare in seconda lettura in sede di sessione plenaria del Parlamento europeo e si potrebbe in tal modo avviare, entro il 2007, il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali nel territorio dell'Unione europea.

COMMISSIONE EUROPEA

FUSIONE AUTOSTRADE – ABERTIS

DG MARKT: AVVIO DELLA PROCEDURA D'INFRAZIONE CONTRO L'ITALIA

Lo scorso 14 novembre la Commissione europea ha adottato collegialmente la **decisione** relativa all'apertura di una **procedura d'infrazione contro l'Italia** in merito al Decreto Legge 3 ottobre 2006 n. 262, dal titolo "Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria", e in particolare talune disposizioni dell'articolo 12 riguardante "la nuova disciplina relativa agli aggiornamenti tariffari del settore autostradale ed il rafforzamento dei poteri regolamentari dell'ANAS".

Alcune disposizioni del Decreto, infatti, risultano incompatibili con il Trattato che istituisce la Comunità europea (TCE), in particolare con gli articoli 43 e 56, relativi rispettivamente al diritto di stabilimento e alla libera circolazione dei capitali all'interno del territorio dell'Unione europea.

Nella sua analisi la Commissione europea contesta per l'appunto l'art. 12 del Decreto 262/2006, in particolare l'art. 12 (I) in merito alla modifica unilaterale dei termini e delle condizioni relative alle attuali convenzioni di concessione per stabilire invece una **“convenzione unica”**. Attraverso l'introduzione della “convenzione unica”, secondo la Commissione europea, il Governo italiano opererebbe un'applicazione unilaterale della stessa nei confronti delle concessioni

già esistenti, nonché un ritiro automatico della concessione per quelle società concessionarie che rifiutino di conformarsi ai nuovi termini e alle nuove condizioni stabilite nella “convenzione unica”. Secondo l’opinione della Commissione europea, in assenza di chiari obiettivi politici perseguiti dalle norme in questione e senza alcuna giustificazione in merito alle misure prese, la procedura di rinnovo delle concessioni e l’eventuale ritiro delle stesse, alle condizioni in precedenza descritte, generano una situazione di incertezza legislativa. Anche in tal caso, inoltre, le disposizioni in questione risultano incompatibili con gli artt. 46 e 53 del TCE.

La Commissione europea è preoccupata del fatto che il nuovo sistema delle concessioni autostradali possa creare incertezza, scoraggiando così gli investitori, ritenendo infatti che le nuove regole non chiariscano ai potenziali investitori le condizioni specifiche e obiettive alle quali la concessione autostradale sarà rinnovata o ritirata e che tali regole possano pertanto ostacolare o scoraggiare l’esercizio delle libertà fondamentali garantite dal trattato e debbano essere considerate contrarie al principio di certezza del diritto.

L’effetto restrittivo di queste disposizioni è per l’appunto rafforzato dalla minaccia di ritiro delle concessioni esistenti qualora non sia raggiunto un accordo tra le autorità italiane e i concessionari. E’opportuno sottolineare come la Commissione europea abbia appreso che saranno modificate le disposizioni che possono indebitamente limitare entrambe le libertà fondamentali in quanto restringono i diritti di voto che le società di costruzione azioniste di concessionarie autostradali possono esercitare per la nomina degli amministratori al 5% del capitale sociale delle concessionarie..

In conclusione la Commissione europea ritiene che le disposizioni del Decreto Legge n. 262/2006 non siano giustificate e possano pertanto restringere indebitamente la libera circolazione dei capitali (articolo 56) e il diritto di stabilimento (articolo 43).

Segnaliamo che l’iniziativa della Commissione europea si è manifestata attraverso una lettera di costituzione in mora (prima fase, com’è noto, della procedura di infrazione disciplinata dall'**articolo 226 del trattato CE**). Qualora la Commissione non riceva una risposta soddisfacente alla sua **lettera di messa in mora** entro due mesi, può decidere di indirizzare all’Italia un **parere motivato**, seconda fase della procedura d’infrazione, chiedendo formalmente la modifica della legislazione in questione.

DG COMP: RICHIESTA DI ULTERIORI INFORMAZIONI ALL’ITALIA

Sempre in merito alla fusione Autostrade-Abertis, è intervenuta a varie riprese anche la **Direzione Generale Concorrenza (DG COMP) della Commissione europea**.

La Commissione europea infatti, attraverso i servizi della DG COMP, esercita la sua competenza esclusiva a giudicare sulla legittimità delle operazioni di fusione e concentrazione nell’ambito della UE, ai sensi del Regolamento (CE) n. 139/2004

del Consiglio del 20 gennaio 2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese, più conosciuto come il **Regolamento comunitario sulle concentrazioni**.

Secondo le disposizioni del Regolamento, infatti, i soggetti di un'operazione di fusione provvedono ad una notifica dell'operazione stessa alla Commissione europea la quale, esperite tutte le indagini d'obbligo e se del caso sentiti anche altri soggetti potenzialmente concorrenti delle società che operano la fusione, in quanto appartenenti allo stesso mercato ed eventualmente suscettibili di essere danneggiati dall'operazione di fusione, si pronuncia sulla legittimità o meno della fusione stessa. Detta procedura è avvenuta, nel caso in questione, secondo i tempi stabiliti dal Regolamento comunitario sulle concentrazioni: **Autostrade ed Abertis** hanno **notificato l'operazione di fusione** alla Commissione europea il **18 agosto 2006** e la **Commissione europea** ha adottato, il **22 settembre 2006**, una **decisione** con la quale ha stabilito che l'operazione costituisce una **concentrazione di dimensione comunitaria** ai sensi degli articoli 1 e 3 del Regolamento comunitario sulle concentrazioni, dichiarandola **compatibile con il mercato comune**.

Ora, l'articolo 21 del Regolamento comunitario sulle concentrazioni attribuisce in via esclusiva alla Commissione europea la competenza a decidere sulla compatibilità di un'operazione di concentrazione sul mercato comune, di conseguenza limitando la possibilità di intervento degli Stati membri in merito alle concentrazioni la cui compatibilità con il mercato comune è stata già verificata dalla Commissione europea. Se infatti uno Stato membro pone in essere delle misure tali da pregiudicare, in via giuridica o di fatto, una concentrazione di dimensioni comunitarie, la Commissione potrà intervenire nei confronti dello Stato membro e chiamarlo finanche a rispondere di violazione del diritto comunitario.

Secondo fonti della Commissione europea, la DG COMP sta analizzando alcuni atti del Governo italiano che avrebbero ostacolato il perfezionamento dell'operazione di concentrazione, in particolare creando un ingiustificato ritardo nella procedura di autorizzazione della concentrazione a livello nazionale.

La Commissione fa riferimento, con molta probabilità, alla richiesta da parte dell'ANAS ad Autostrade di riattivare la fase istruttoria conseguente alla domanda di autorizzazione alla concentrazione già presentata da Autostrade all'inizio di ottobre, nonché alla diffida operata dall'ANAS nei confronti di Autostrade in merito alla distribuzione di un dividendo straordinario annunciato al mercato azionario, da operarsi successivamente all'operazione di concentrazione.

Vi è ragione di credere che la Commissione europea chieda maggiori dettagli e motivazioni precise del suo operato al Governo italiano, in virtù dell'articolo 21 del Regolamento sulle concentrazioni, con la possibilità di configurare, se i comportamenti persistono, la fattispecie di violazione del diritto comunitario da parte dello Stato italiano.

SICUREZZA STRADALE

Come abbiamo più volte sottolineato nelle precedenti edizioni del Bollettino informativo AISCAT sull'attualità dell'Unione europea, la **sicurezza stradale** è uno dei **temi prioritari della Commissione europea** non solo per il 2006 ma anche a medio e lungo termine, come ribadito sia nella Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti 2001-2010, recentemente adottata, sia nella Revisione intermedia del III° Programma d'Azione per la Sicurezza Stradale 2003-2010 *“Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa”*.

Numerose pertanto sono le iniziative comunitarie volte al rafforzamento della sicurezza stradale e della consapevolezza dell'importanza della materia per il futuro dell'Unione europea. Qui di seguito riassumiamo brevemente le più recente attività comunitarie in proposito:

❖ Piano d'azione per rilanciare l'iniziativa e-Call

La Commissione europea tenta di rilanciare l'iniziativa e-Call, il sistema di chiamata d'emergenza collocato a bordo dei veicoli. La Commissione ha constatato infatti che il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale e **l'iniziativa eSafety** hanno contribuito significativamente al miglioramento della sicurezza stradale e si prevede che, a medio termine, continueranno a contribuire al conseguimento dell'obiettivo di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010 (obiettivo ribadito anche nella Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti).

La Commissione ritiene che, quando sarà pienamente operativo, **il servizio paneuropeo di chiamata d'emergenza installato a bordo dei veicoli (eCall)** potrà permettere di salvare, ogni anno, fino a 2 500 vite umane nell'ambito della UE e di ridurre la gravità delle ferite, consentendo in tal modo alla società di realizzare importanti risparmi nella sanità e in altri settori e di ridurre le sofferenze umane.

Già nel quadro dell'**iniziativa "automobile intelligente"**, adottata lo scorso mese di febbraio dalla Commissione europea, **l'industria e il settore pubblico hanno collaborato per elaborare un piano di attuazione** volto a rendere il servizio **eCall** pienamente operativo a partire dal 2009. Tale piano, tuttavia, non sta rispettando i tempi previsti.

I vantaggi di **eCall** sono indiscussi: secondo i cittadini è uno dei sistemi di **eSafety** più richiesti a bordo di un'automobile e, secondo un recente sondaggio di Eurobarometro, oltre il 70% degli intervistati ha dichiarato che desidera averlo installato a bordo della prossima auto che acquisterà. Il settore automobilistico, il Parlamento europeo, la Commissione europea, le associazioni di utenti e alcuni Stati membri sostengono l'attuazione di **eCall**.

❖ **Consultazione sulla sanzionabilità transfrontaliera delle norme di circolazione nell'ambito della UE**

La Commissione europea, DG TREN, ha pubblicato lo scorso **6 novembre** una consultazione pubblica in merito alla **sanzionabilità transfrontaliera delle norme di circolazione nell'ambito della UE**, chiedendo l'opinione dei settori interessati in merito all'approccio che le Istituzioni comunitarie intendono seguire per perseguire l'obiettivo della sanzionabilità transfrontaliera.

Il punto di partenza è una Raccomandazione della Commissione europea del 2003 in materia di sanzionabilità nel campo della sicurezza stradale, che già constatava una notevole diversità di sanzionabilità delle norme di circolazione tra i diversi Stati membri ancor prima dell'allargamento della UE.

Attualmente, e nell'ottica di contribuire all'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2010, la Commissione europea intende presentare una **proposta legislativa** sulla sanzionabilità transfrontaliera delle norme di circolazione nel corso del **2007**.

Nell'ambito della consultazione, la Commissione europea enumera le numerose iniziative realizzate nel settore, a livello di reti europee o di accordi multilaterali, la cui attività è stata piuttosto intensa nel corso degli ultimi anni, ma occorre andare oltre e proporre un'iniziativa legislativa globale delle Istituzioni comunitarie.

I **settori interessati** potranno **rispondere** alla Commissione europea, DG TREN, **entro il 19 gennaio 2007**.

La Segreteria associativa è a disposizione per ulteriori informazioni sull'argomento.

❖ **Carta europea della Sicurezza Stradale: premiazione dei vincitori da parte del Commissario Barrot**

Lo scorso 29 novembre il **Commissario** ai Trasporti e Vice Presidente della Commissione europea **Jacques Barrot** ha conferito i premi di eccellenza nell'ambito della **Carta europea della sicurezza stradale**. Questi riconoscimenti hanno voluto premiare sei organizzazioni che, ciascuna nella propria categoria, hanno presentato i migliori impegni di contributo all'obiettivo comunitario di salvare 25 000 vite l'anno entro il 2010.

I vincitori sono stati scelti, a seguito di una valutazione indipendente effettuata dai servizi della Commissione, fra oltre 500 firmatari della Carta.

- **Grandi imprese:** *Statoil (catena di stazioni di servizio, Lettonia)* si è impegnata ad agire per l'utilizzazione delle cinture di sicurezza, apponendo pannelli di avvertimento all'uscita delle sue stazioni di servizio, nonché a sensibilizzare i conducenti sui danni provocati dall'alcool.

- **PMI:** *Servilease (società di locazione di veicoli, Spagna)*, che si è impegnata a migliorare la qualità del suo parco macchine acquistando veicoli provvisti di migliori dispositivi di sicurezza, nonché a sensibilizzare la propria clientela sulla sicurezza stradale.
- **Associazioni/Federazioni:** *Suomen Taksiliitto (federazione di taxi, Finlandia)* che si è impegnata a formare gratuitamente i propri conducenti ad una guida più sicura ed a promuovere l'utilizzazione della cintura di sicurezza attraverso avvisi apposti nei propri veicoli.
- **Istituzioni:** *Policie České Republiky (Polizia municipale, Repubblica ceca)* che si è impegnata ad impartire corsi di prevenzione gratuiti agli allievi delle scuole elementari e delle autoscuole nonché a studiare le tratte stradali ad alto rischio: valutazione degli incidenti e pubblicazione dei risultati.
- **ONG:** *Aeldre Sagen (associazione terza età, Danimarca)* che si è impegnata ad organizzare gratuitamente corsi di prevenzione degli incidenti stradali agli anziani nonché a lanciare una campagna per l'utilizzo di dispositivi di sicurezza (caschi e cinture).
- **Enti territoriali:** *Il London Borough of Sutton (Gran Bretagna)* che si è impegnato a formare gli allievi delle scuole, i ciclisti e i giovani conducenti alla prevenzione stradale, nonché a lanciare una campagna per i veicoli a due ruote, con la collaborazione dell'esercito britannico.

Com'è noto, la **Carta europea della sicurezza stradale** è un'iniziativa lanciata dalla Commissione europea nel 2004 per rafforzare la sicurezza stradale in Europa e realizzare l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime stradali entro il 2010.

L'AISCAT è firmataria della Carta ed è in contatto permanente con le Istituzioni comunitarie per il monitoraggio dei propri impegni assunti in virtù della firma della Carta. A tal riguardo, in merito alle attività internazionali ed europee dell'AISCAT si ricorda che l'Associazione presiede le attività del Comitato permanente dell'ASECAP dedicato ai temi dell'ambiente e della sicurezza stradale.

POLITICA DEI TRASPORTI

E' stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee L 328 del 24 novembre 2006 il **Regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma Marco Polo relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (c.d. MARCO POLO II).**

GUCE L

- Direttiva 2006/89/CE della Commissione, del 3 novembre 2006, che adatta per la sesta volta al progresso tecnico la direttiva 94/55/CE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada. **GUCE L 305 del 4.11.2006**
- Direttiva 2006/90/CE della Commissione, del 3 novembre 2006, che adatta per la settima volta al progresso tecnico la direttiva 96/49/CE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia. **GUCE L 305 del 4.11.2006**
- Decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013). **GUCE L 310 del 9.11.2006**
- Decisione della Commissione, del 31 ottobre 2006, che stabilisce l'elenco delle regioni e delle zone ammissibili ad un finanziamento del Fondo europeo di sviluppo regionale nel quadro degli aspetti transfrontalieri e transnazionali dell'obiettivo cooperazione territoriale europea per il periodo 2007-2013 [notificata con il numero C(2006) 5144]. **GUCE L 312 dell'11.11.2006**
- Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (Versione codificata). **GUCE L 318 del 17.11.2006**
- Regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma Marco Polo relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (**Marco Polo II**) e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003. **GUCE L 328 del 24.11.2006**
- Direttiva 2006/119/CE della Commissione, del 27 novembre 2006, che modifica, per adeguarla al progresso tecnico, la direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. **GUCE L 330 del 28.11.2006**

GUCE C

- ***Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso n. COMP/M.4249 — Abertis/Autostrade).*** GUCE C 268 del 4.11.2006
- Posizione comune (CE) n. 16/2006, del 24 luglio 2006, definita dal Consiglio, deliberando in conformità procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi nel mercato interno. **GUCE C 270E del 7.11.2006**
- Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. COMP/M.4420 — Crédit Agricole/Fiat Auto/FAFS). **GUCE C 271 dell'8.11.2006**

DOCUMENTI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

DOCUMENTI COM

- Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione di **regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.** COM (2006) 722 def. del 27.11.2006
- Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni: **Piano d'azione per rilanciare il servizio eCall (Terza comunicazione su eSafety).** COM (2006) 723 def. del 23.11.2006

CONSULTAZIONI SETTORE TRASPORTI

- ***Rispettare le regole: una migliore sanzionabilità delle norme relative alla sicurezza stradale nell'ambito dell'Unione europea.*** Consultazione DG TREN del 6.11.2006 con scadenza il 19.01.2007

CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

- *Parlamento europeo – sessione plenaria. Strasburgo, 13–16 novembre 2006.*
- *IBTTA: seminario tecnologico nell’America del Sud, Santiago (Cile), 11-14 novembre 2006.*
- *Commissione TRAN presso il Parlamento europeo – riunione mensile. Bruxelles, 21-23 novembre 2006*
- **Consiglio UE Concorrenza** – Bruxelles, 4 e 5 dicembre 2006.
- **Consiglio UE Trasporti** – Bruxelles, 11 e 12 dicembre 2006.
- **Ia Conferenza CEN (Comitato europeo di normalizzazione) su: Interoperabilità – Passo dopo passo verso soluzioni efficaci.** Utrecht (Olanda) 11-12 dicembre 2006.
- **Consiglio europeo** – Bruxelles, 14-15 dicembre 2006.
- **Parlamento europeo – sessione plenaria.** Strasburgo, 11-14 dicembre 2006.
- **Seminario sul trasporto urbano organizzato dal CEMR (Consiglio delle Municipalità e delle Regioni)** – presso la sede del Comitato delle Regioni a Bruxelles, il 12 dicembre 2006.
- **Consiglio UE Ambiente** – Bruxelles, 18 dicembre 2006.
- **Commissione TRAN presso il Parlamento europeo** – Bruxelles, 18-20 dicembre 2006.

GLOSSARIO

BUDG: commissione “bilanci” presso il Parlamento europeo

DG COMP: Direzione Generale “Concorrenza” – Commissione europea

DG MARKT: Direzione Generale “Mercato Interno” – Commissione europea

DG TREN: Direzione Generale “Trasporti ed Energia” - Commissione europea

DG RESEARCH: Direzione Generale “Ricerca e sviluppo tecnologico” - Commissione europea

ENVI: commissione “ambiente” presso il Parlamento europeo

GUCE: Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee

GUE/NGL: Gruppo della Sinistra verde nordica presso il Parlamento europeo

E-CALL: iniziativa comunitaria nell’ambito di *E-Safety* volta ad armonizzare le chiamate d’emergenza in Europa in caso di incidenti stradali

E-SAFETY: iniziativa comunitaria volta alla promozione della sicurezza attraverso lo sviluppo di strumenti altamente tecnologici

IBTTA: *International Bridge, Tunnel and Turnpike Association* – Associazione Internazionale delle Autostrade ed opere a pedaggio

IMCO: commissione “Mercato Interno e Protezione dei Consumatori” presso il Parlamento europeo

ITRE: commissione “Industria, energia e ricerca” presso il Parlamento europeo

ITS: Sistemi di Trasporto Intelligente

LIBE: commissione “libertà, giustizia e affari interni” presso il Parlamento europeo

ONG: Organizzazioni non governative

PMI: Piccole e medie imprese

PPE: Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo

PSE: Partito Socialista europeo presso il Parlamento europeo

RTE-T: Reti Transeuropee di Trasporto

TRAN: commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

Chiusura di redazione: 30 novembre 2006
Per ulteriori informazioni: info@aiscat.it