



Bollettino informativo

L'attualità dell'Unione europea

Roma, febbraio 2006

Indice

In evidenza	p. 3
Parlamento europeo	p. 4
- Commissione TRAN	
- Mini-sessione plenaria di Bruxelles	
- Sessione plenaria di Strasburgo	
Commissione europea	p. 8
- Sistema di rimborso parziale dei pedaggi in Germania – decisione contraria della Commissione	
- Programma d'azione sulla sicurezza stradale: bilancio intermedio	
Attività ASECAP	p. 10
Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee	p. 11
Calendario eventi internazionali di interesse	p. 12
Glossario	p. 13

IN EVIDENZA

PARLAMENTO EUROPEO:

- **Adozione in seconda lettura proposta di direttiva Eurovignette:** la Presidenza britannica uscente fa un bilancio del suo operato dinanzi alla commissione TRAN: uno dei risultati principali è l'adozione della direttiva in seconda lettura da parte del Parlamento europeo (pag. 4).
- **Sicurezza stradale: priorità politica Presidenza austriaca:** il Ministro Gorbach ricorda agli eurodeputati l'impegno austriaco a favore della sicurezza stradale (pag. 4).
- **Programma Marco Polo sull'intermodalità:** la Presidenza austriaca sostiene il programma Marco Polo sull'intermodalità con un impegno finanziario di 740 milioni di Euro (pag. 4).
- **Accordo su direttiva "orario di lavoro autotrasportatori":** il Parlamento europeo in plenaria ha adottato la direttiva che disciplina l'orario di lavoro per gli autotrasportatori europei (pagg. 5-6).
- **Adozione prima lettura proposta di direttiva "Bolkenstein":** sempre in sessione plenaria, l'Assemblea ha raggiunto l'accordo sulla prima lettura del dossier "servizi" o "Bolkenstein", attraverso numerosi emendamenti e compromessi tra gruppi politici (pagg. 6-7).

COMMISSIONE EUROPEA:

- **Sistema tedesco di rimborso dei pedaggi:** la Commissione europea si è opposta al sistema instaurato dalla Germania che prevede un parziale rimborso dei pedaggi agli autotrasportatori (pagg. 8-9).
- **Conferenza stampa Vice-Presidente Barrot su sicurezza stradale:** Barrot ha presentato alla stampa a Bruxelles i risultati del III° Programma d'Azione sulla sicurezza stradale ed ha illustrato le future iniziative della Commissione al riguardo (pagg. 9-10).

ASECAP:

- **Tematiche XXXIV Giornate di Studio e Informazione 2006:** l'ASECAP celebra il suo Congresso annuale in Croazia a maggio di quest'anno; tema principale della manifestazione è il ruolo del PPP per costruire una rete autostradale sicura nell'ambito dell'Europa allargata (pag. 11).

PARLAMENTO EUROPEO

Commissione Trasporti

Nel corso della consueta riunione mensile svoltasi a Bruxelles dal 23 al 25 gennaio scorsi, i deputati della **commissione TRAN** hanno avuto degli incontri politici rilevanti, anzitutto con i due **Ministri Twigg e Gorbach**, rappresentanti rispettivamente la Presidenza britannica uscente e la neo-Presidenza austriaca dell'Unione europea e, successivamente, con il **Vice-Presidente della Commissione europea Jacques Barrot**, Commissario responsabile per la politica dei trasporti e dell'energia.

Il Ministro **Twigg** ha fatto il punto sui risultati della Presidenza britannica nel settore dei trasporti, sottolineando in particolare l'avvenuta seconda lettura della proposta di direttiva "*Eurovignette*", nonché l'accordo di conciliazione in merito alla proposta di direttiva sull'orario di lavoro per gli autotrasportatori.

Gli eurodeputati hanno giudicato in linea generale positivo il lavoro svolto dalla Presidenza britannica; alcuni di essi tuttavia hanno criticato il fatto che l'accordo su Eurovignette non sia stato pienamente efficace e che probabilmente non consentirà un vero e proprio riequilibrio modale tra trasporto stradale e ferroviario. Inoltre, la maggioranza dei deputati ha espresso le proprie preoccupazioni in merito alla scarsità del bilancio previsto per le reti transeuropee (circa 7 miliardi di Euro contro i 20 inizialmente proposti dalla Commissione europea): secondo la commissione TRAN, infatti, l'accordo del Consiglio raggiunto a dicembre 2005 sulle prospettive finanziarie rischia di compromettere lo sviluppo delle reti stesse, che invece rappresentano un elemento essenziale per l'avanzamento del Mercato Interno e l'integrazione dell'Europa ampliata.

Il Ministro **Gorbach** ha invece ricordato le priorità politiche della Presidenza austriaca, ribadendo che il filo conduttore della Presidenza nel settore dei trasporti sarà la sicurezza ed in particolare la **sicurezza stradale**, tanto che l'Austria ha previsto, per il 2 e 3 marzo venturi a Bregenz, l'organizzazione di un Consiglio informale Trasporti ad hoc, interamente dedicato al tema.

In merito alle preoccupazioni dei deputati sul futuro delle reti transeuropee, Gorbach ha fortemente condiviso l'opinione della commissione TRAN ed ha promesso di portare avanti questa posizione in seno al Consiglio dei Ministri per ottenere un ammontare più alto per le reti stesse.

Ha infine ricordato il sostegno della Presidenza a favore del **Programma Marco Polo sull'intermodalità**, con un impegno finanziario pari a *740 milioni di Euro*, nonché l'avanzamento della procedura in merito alla firma e alla ratifica del **Protocollo Trasporti della Convenzione alpina**.

Il Commissario **Barrot** ha informato gli eurodeputati della commissione TRAN in merito alla procedura di **revisione intermedia del Libro Bianco sui Trasporti**, che prevede la presentazione di un'apposita Comunicazione della Commissione europea, in seguito ai risultati della consultazione pubblica chiusa lo scorso dicembre. La Comunicazione sarà probabilmente presentata alla fine di aprile.

Secondo Barrot l'approccio generale del Libro Bianco è sempre valido, poiché l'obiettivo di realizzare un Mercato Interno efficace e funzionante rappresenta senza dubbio un elemento cruciale per la politica dei trasporti europea. E' chiaro tuttavia che questo mercato deve essere sostenuto da adeguate infrastrutture e per questo Barrot ha ribadito la necessità di prevedere sufficienti fondi a favore dello sviluppo delle reti transeuropee, condividendo pertanto le preoccupazioni già espresse dagli eurodeputati al riguardo.

In risposta all'intervento di Barrot, alcuni deputati hanno sottolineato il fatto che l'obiettivo del riequilibrio modale inizialmente previsto nella prima stesura del Libro Bianco non si è ancora verificato e che, oltre a produrre nuove proposte legislative per il settore, l'Unione dovrebbe anche preoccuparsi della trasposizione e dell'applicazione negli Stati membri della legislazione comunitaria esistente.

A fine riunione sono state inoltre, come consueto, attribuite nuove relazioni e pareri ai deputati, tra cui il parere relativo alla revisione sulla strategia dello sviluppo sostenibile, affidato al Presidente Costa, e il parere di iniziativa sulla Comunicazione della Commissione europea in merito al PPP e al diritto comunitario degli appalti pubblici, affidato per il momento al gruppo politico del PPE – DE.

Mini sessione plenaria di Bruxelles

Nel corso della mini-sessione plenaria svoltasi a Bruxelles dal 30 gennaio al 2 febbraio, il Parlamento europeo ha raggiunto un accordo sull'annosa proposta di direttiva in merito alla regolamentazione **dell'orario di lavoro per gli autostrasportatori**.

In terza lettura, e alla fine della procedura di conciliazione, il Parlamento riunito in plenaria ha infatti approvato le seguenti Relazioni del deputato tedesco Helmut Markov: la *Relazione sul progetto comune di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE* e la *Relazione sul progetto comune di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e recante modificazione dei regolamenti (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e recante abrogazione del regolamento (CEE) n. 3820/85*.

La nuova normativa in materia prevede nove ore di guida al giorno e cinquantasei settimanali, dei tachigrafi digitali obbligatori, nonché pause e periodi di riposo regolari e controlli più frequenti.

I provvedimenti adottati dal Parlamento intendono aggiornare e semplificare la normativa relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nonché di definire le norme minime per la loro applicazione. L'obiettivo finale è di equiparare le condizioni di concorrenza fra i diversi modi di trasporto terrestre, in particolare quello su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale.

Per quel che riguarda in particolare il regolamento, quest'ultimo si applica al trasporto su strada di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate, e a quello di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente. Sono tuttavia previste delle deroghe, ad esempio, per i veicoli di proprietà delle forze armate o per quelli usati in operazioni di emergenza e salvataggio oppure adibiti a usi medici.

Sessione plenaria di Strasburgo

La recente sessione plenaria del Parlamento europeo, svoltasi a Strasburgo dal 13 al 16 febbraio, è stata dominata dalla controversa proposta relativa alla cosiddetta **Direttiva “Servizi”** o **“Bolkenstein”**, come sovente viene definita dal nome del precedente Commissario europeo al Mercato Interno, che presentò la proposta all'inizio del 2004.

Dopo due anni di lavoro e grazie all'accordo politico preventivamente raggiunto dai due principali gruppi parlamentari, il Parlamento europeo ha adottato ad ampia maggioranza (391 voti favorevoli, 213 contrari e 34 astensioni), in prima lettura, la sua relazione sulla direttiva relativa ai servizi nel Mercato Interno. Il progetto iniziale è stato modificato in profondità, ma l'obiettivo non è cambiato: eliminare gli ostacoli alla libera circolazione dei servizi. I deputati hanno tuttavia chiarito che la direttiva non inciderà sui diritti sociali dei lavoratori previsti dalle legislazioni nazionali.

La relatrice della proposta, la deputata tedesca del PSE Evelyne Gebhardt, ha sottolineato che il Parlamento ha voluto ribaltare il senso della direttiva, per riorientarla in un'ottica sociale a vantaggio dei cittadini. Inoltre la Gebhardt ha precisato che per il momento si è alla fase della prima lettura e che il testo andrà al vaglio della Commissione e del Consiglio. La Commissione europea, dal canto suo, si è dichiarata disponibile, durante il dibattito in aula, a valutare le proposte che avessero ottenuto un ampio consenso in seno al Parlamento nella stesura della sua ulteriore proposta che sarà presentata nel corso del mese di aprile.

Adottando l'emendamento proposto dalla commissione IMCO, l'Aula ha stabilito che la direttiva stabilisce le disposizioni generali che permettono di agevolare l'esercizio della libertà di stabilimento dei prestatori di servizi nonché la libera circolazione dei servizi, assicurando nel contempo un elevato livello di qualità dei servizi stessi. E' stato inoltre precisato che la direttiva **non riguarda** la liberalizzazione dei **servizi di interesse economico generale**, né la **privatizzazione di enti pubblici** che prestano detti servizi e non pregiudica le disposizioni comunitarie in materia di concorrenza e aiuti.

La direttiva, è stato infine specificato dal Parlamento europeo, non deve essere interpretata in modo tale da recare pregiudizio all'esercizio dei **diritti fondamentali** riconosciuti dagli Stati membri e della Carta europea.

Una questione molto controversa è stata **la definizione del campo d'applicazione della direttiva**, tanto che su questo tema vi sono state ben 61 proposte di emendamenti. La direttiva si applica ai servizi forniti da prestatori stabiliti in uno Stato membro, tuttavia non sarà applicata ai **servizi d'interesse generale** quali definiti dagli Stati membri, a meno che, come viene spiegato in un considerando, non si tratti di attività economiche aperte alla concorrenza, ovvero alla cui fornitura partecipano anche imprese private.

In merito invece all'esclusione dei **servizi finanziari**, il Parlamento specifica che la direttiva non si applica ai servizi di natura bancaria, creditizia, assicurativa né ai servizi pensionistici professionali o individuali, di investimento o di pagamento. E' poi confermata l'esclusione dei servizi e delle **reti di comunicazione elettronica**.

Altro punto estremamente controverso riguarda **la libera prestazione dei servizi ed il cosiddetto principio del paese d'origine**. In seguito ad un complicato voto per appello nominale su quasi ogni singolo paragrafo dell'emendamento frutto del compromesso tra popolari e socialisti, il Parlamento ha confermato la cancellazione del principio del paese d'origine.

La nuova formulazione prevede infatti che gli Stati membri debbano rispettare il diritto dei prestatori di servizi di operare in uno Stato membro diverso da quello in cui hanno sede, e che debbano assicurare il libero accesso a un'attività di servizio e il libero esercizio dell'attività di servizio sul proprio territorio. Inoltre, **gli Stati membri non devono ostacolare la prestazione di servizi sul loro territorio imponendo requisiti discriminatori, ingiustificati e sproporzionati**. Detti requisiti sono ritenuti giustificati solamente per motivi di pubblica sicurezza, protezione dell'ambiente e della salute. E' stata infine confermata la richiesta rivolta alla Commissione di presentare, entro cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva e previa consultazione degli Stati membri e delle parti sociali, una relazione sull'applicazione di queste disposizioni in cui dovrà essere esaminata la necessità di proporre misure di armonizzazione per le attività di servizio rientranti nel campo d'applicazione della direttiva.

COMMISSIONE EUROPEA

Sistema di rimborso parziale dei pedaggi in Germania – decisione contraria della Commissione

La Commissione europea, alla fine di gennaio, ha informato la Germania che la proposta governo tedesco di rimborsare il pedaggio agli autotrasportatori sulle autostrade nazionali risulta incompatibile con le regole del mercato comune, poiché suscettibile di creare delle condizioni più favorevoli per i camionisti tedeschi rispetto a quelli di altri paesi e per questo motivo andrebbe contro il principio di non discriminazione tra cittadini dell'Unione europea.

Inoltre, secondo la Commissione, la necessità di questa forma di aiuto sotto forma di rimborso non è stata dimostrata dalle autorità tedesche. Il **Commissario Barrot**, che è intervenuto sulla questione, ha dichiarato che al di là di questo meccanismo incorretto di rimborso, il sistema di pedaggio tedesco non rappresenta un problema per la Commissione. Barrot ha infatti sottolineato il fatto che un sistema di pedaggio basato sulla distanza percorsa, come quello tedesco, è del tutto coerente con la politica europea dei trasporti, poiché implica un'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto che tiene conto soprattutto dei costi, il che è uno dei principali obiettivi della politica dei trasporti dell'Unione europea. La decisione della Commissione pertanto si riferisce unicamente al meccanismo di rimborso scorretto.

Com'è noto le autorità tedesche impongono ai mezzi pesanti, sin dal 1° gennaio 2005, un pedaggio fisso corrispondente in media a 12,4 centesimi di Euro per chilometro e prevedono di aumentarlo sino a 15 centesimi per chilometro. Allo stesso tempo le autorità tedesche hanno previsto un meccanismo di rimborso per gli autostradatori che viene calcolato in funzione del pagamento di una data somma di accise sul carburante acquistato in Germania (ad esempio la prova del pagamento di 8,6 centesimi di accise sul carburante acquistato in Germania darebbe diritto ad un rimborso del pedaggio pari a 2,6 centesimi di Euro per chilometro). Ora, la Commissione ha osservato che il fatto di legare la riduzione del pedaggio alla parte delle accise pagate in territorio tedesco, implicherebbe una differenza di trattamento tra i trasportatori che fanno rifornimento di carburante in Germania e quelli che invece lo fanno al di fuori del territorio nazionale. La Commissione pertanto non vede l'esistenza di alcuna giustificazione oggettiva a questa differenza di trattamento, poiché tutti gli autotrasportatori che utilizzano le autostrade tedesche dovrebbero trovarsi nelle stesse condizioni, sia che abbiano acquistato il carburante in Germania, sia che lo abbiano acquistato altrove. E' chiaro tuttavia che molto spesso gli autostradatori che acquistano carburante all'estero sono per lo più cittadini di altri Stati membri, per cui la misura di aiuto posta in essere dalle autorità tedesche risulterebbe una palese discriminazione nei confronti degli autostradatori stranieri.

La questione è piuttosto controversa, poiché Adolf Zobel, Segretario Generale della BGL, l'Associazione tedesca degli autostradatori, è intervenuto sul tema, chiedendo al governo tedesco una presa di posizione netta nei confronti della Commissione e ritenendo non adeguate le proposte del Ministro tedesco dei Trasporti, Wolfgang Tiefensee, che aveva proposto, nei suoi negoziati con le istituzioni comunitarie in merito alla questione, di compensare comunque gli autostradatori ad esempio attraverso una riduzione fiscale sulla tassa stradale, oppure di prevedere compensazioni finanziarie per l'acquisto di camion costruiti nel rispetto dell'ambiente.

Programma d'azione sulla sicurezza stradale: bilancio intermedio

Il Vice Presidente della Commissione europea, Jacques Barrot, Commissario responsabile della politica dei trasporti, ha presentato il 22 febbraio a Bruxelles il bilancio intermedio sul ***Terzo Programma d'Azione per la Sicurezza Stradale nell'Unione europea***. In tale occasione Barrot ha inoltre ricordato che nel corso del 2006 la Commissione dovrebbe presentare le tre seguenti proposte legislative:

- **proposta di direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali:** obiettivo della proposta è quello di imporre delle procedure di *audit* e di valutazioni di impatto sulla sicurezza stradale a partire dalla pianificazione di un progetto stradale e per tutta la durata di utilizzazione dell'infrastruttura in questione. Le strade a cui si riferisce la proposta sono le strade appartenenti alla rete transeuropea. Il Commissario Barrot, più volte intervenuto sull'argomento, ha chiaramente indicato la possibilità di non escludere, per il futuro, un legame tra il finanziamento comunitario su una qualsiasi tratta autostradale ed il rispetto della direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture;
- **proposta di direttiva sull'utilizzazione dei fari per tutto il giorno:** detta proposta implica altresì la generalizzazione dei retrovisori ad "angolo morto" sui mezzi pesanti. L'attuale legislazione già impone questo tipo di retrovisori sui veicoli nuovi messi in circolazione dopo il 1° gennaio 2006;
- **proposta di direttiva sull'applicazione transfrontaliera dei controlli e delle infrazioni stradali:** obiettivo della proposta è quello di rafforzare i controlli stradali, anzitutto per le infrazioni più gravi. Successivamente si dovrebbe procedere alla creazione di una rete telematica per agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sulle patenti e sulle targhe dei veicoli, al fine di permettere il recupero delle ammende per infrazioni stradali nei 25 paesi dell'Unione europea.

La presentazione del bilancio intermedio sulla sicurezza stradale è stata inoltre propedeutica al **Consiglio Informale Trasporti organizzato a Bregenz (Austria) per il 2 e 3 marzo** prossimi e specificamente **dedicato alla sicurezza stradale**. Temi centrali del Consiglio di Bregenz saranno il contributo delle infrastrutture alla sicurezza, già analizzato da una riunione di esperti del settore a Vienna lo scorso mese di gennaio, nonché il potenziale delle nuove tecnologie a favore della sicurezza.

A Bregenz i ministri dovranno altresì elaborare una congiunta campagna europea per la sicurezza stradale e adottare al riguardo una dichiarazione finale.

ATTIVITÀ ASECAP - Congresso Annuale 2006

L'ASECAP, Associazione europea delle Concessionarie di Autostrade, Ponti e Tunnel a Pedaggio, di cui il Presidente dell'AISCAT Fabrizio Palenzona è Vice-Presidente, organizza il suo Congresso annuale in Istria, a Pola, dal 21 al 24 maggio 2006. Tema delle **XXXIV Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP** è « *L'efficacia ed il ruolo del PPP nella costruzione di una rete autostradale sicura ed affidabile nell'ambito dell'Europa allargata* ».

Come consueto la prima giornata del Congresso sarà dedicata agli interventi politici ed istituzionali, con la partecipazione di alti rappresentanti delle istituzioni comunitarie e del settore europeo delle autostrade a pedaggio, che illustreranno il loro punto di vista sul tema principale della manifestazione.

Durante la seconda giornata congressuale, invece, gli esperti delle diverse società concessionarie europea, presenteranno le loro concrete esperienze ed il loro progetti nel corso di quattro sessioni tecniche sui seguenti argomenti:

- **SESSIONE 1A:** *Ottimizzazione dell'ingegneria stradale e manutenzione per migliorare la sicurezza ed i servizi agli utenti in quanto fattori di produttività per le società di autostrade a pedaggio.*
- **SESSIONE 1B:** *Una rete autostradale europea armonizzata ed interoperabile per una sicurezza ed una mobilità sostenibili – I progetti ITS.*
- **SESSIONE 2A:** *Gli appalti pubblici per gli operatori autostradali nell'ambito del quadro legislativo comunitario.*
- **SESSIONE 2B:** *Il pedaggio in quanto strumento più equo ed efficace per il finanziamento delle infrastrutture.*

Come sempre, le società che lo desiderano avranno la possibilità di esporre le loro pubblicazioni e di presentare i loro prodotti nell'ambito dell'area espositiva del Congresso.

Per ulteriori informazioni si consiglia di visitare il sito del Congresso ASECAP: www.asecap2006.com.hr

GAZZETTA UFFICIALE DELLE COMUNITA' EUROPEE

SERIE L

- Decisione della Commissione, del 16 gennaio 2006, che modifica la decisione 2000/690/CE relativa all'istituzione di un "gruppo politica delle imprese", al fine di prorogare il periodo di validità. **GUCE L 11 del 17 gennaio 2006**
- Regolamento (CE) n. 108/2006 della Commissione, dell'11 gennaio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1725/2003 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda gli International Financial Reporting Standard (IFRS) 1, 4, 6 e 7, i principi contabili internazionali (IAS) 1, 14, 17, 32, 33 e 39, e l'interpretazione dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) 6. **GUCE L 24 del 27.01.2006**
- Indirizzo della Banca centrale europea, del 30 dicembre 2005, che modifica l'indirizzo BCE/2000/7 sugli strumenti e sulle procedure di politica monetaria dell'Eurosistema (BCE/2005/17). **GUCE L 30 del 2.02.2006**
- Direttiva 2005/89/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, concernente misure per la sicurezza dell'approvvigionamento di elettricità e per gli investimenti nelle infrastrutture. **GUCE L 33 del 4.02.2006**
- Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. **GUCE L 33 del 4.02.2006**

SERIE C

- Commissione europea : Progetto pilota 2005-2006 relativo al programma europeo per la protezione delle infrastrutture critiche (EPCIP). **GUCE C 16 del 21.01.2006**
- Commissione europea: Formazione dei giudici nazionali sul diritto comunitario della concorrenza e cooperazione giudiziaria tra giudici nazionali. **GUCE C 18 del 25.01.2006**
- Commissione europea: Invito a presentare proposte di azioni indirette di RST nell'ambito del programma specifico di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione Strutturare lo Spazio Europeo della Ricerca. **GUCE C 35 dell'11.02.2006**
- Commissione europea: Invito a presentare proposte – eTEN 2006/1. **GUCE C 40 del 17.02.2006**

CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

- *Riunione della commissione TRAN al Parlamento europeo (Bruxelles, 23-25 gennaio 2006)*
- *Mini-sessione plenaria del Parlamento europeo (Bruxelles, 1-2 febbraio 2006)*
- *Foro Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (New Delhi, India 2-4 febbraio 2006)*
- *Seminario formativo sulla rete SOLVIT (cooperazione amministrativa dei paesi UE in merito alle attività transfrontaliere) presso il Dipartimento delle Politiche Comunitarie (Roma, 8 febbraio 2006)*
- *Sessione plenaria del Parlamento europeo (Strasburgo, 13-16 febbraio 2006)*
- *Winter Road Congress (Congresso Stradale Invernale) organizzato dall'Amministrazione stradale finlandese (Jyväskylä, Finlandia 15-16 febbraio 2006)*
- *Road and Traffic Safety Management (Gestione della sicurezza stradale e del traffico) organizzato da International Partners Events (Cairo, Egitto 15-16 febbraio 2006)*
- ***“eSafety that matters”, conferenza sull’iniziativa europea e-safety organizzata dallo ETSC (European Transport Safety Council) – (Bruxelles, Autoworld - Parco del Cinquantenario, 21-22 febbraio 2006)***
- *Riunione della commissione TRAN al Parlamento europeo (Bruxelles, 21-22 febbraio 2006)*
- *Conferenza stampa del Vice-Presidente della Commissione europea, Jacques Barrot, sulla revisione intermedia del III° Piano d’Azione per la Sicurezza Stradale (Bruxelles – Berlaymont, 22 febbraio 2006).*
- *71° Congresso sulla Sicurezza Stradale – 2006 “The Road to Safer Behaviour” (La strada verso un comportamento più sicuro) – (Blackpool, Regno Unito, 27 febbraio – 1° marzo 2006)*
- *Consiglio UE Informale Trasporti sulla sicurezza stradale – Bregenz (Austria) 2-3 marzo 2006.*

GLOSSARIO

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

GUCE: Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee

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

PPP: Partenariati Pubblico-Privato

PPE: Partito Popolare Europeo presso il Parlamento europeo

PQ R&ST: Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico

RTEt: Reti transeuropee di trasporto

TRAN: commissione Trasporti presso il Parlamento europeo

Chiusura di redazione: 23 febbraio 2006

Per ulteriori informazioni: info@aiscat.it