



Bollettino informativo

**L'attualità dell'Unione europea**

**Numero 3**

Roma, marzo 2006

## ***Indice***

<b>“In evidenza”</b>	<b>p. 3</b>
<b>Consiglio UE Trasporti</b>	<b>p. 4</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bregenz: sicurezza stradale</li><li>• Bruxelles: adozione Direttiva Eurovignette</li></ul>	
<b>Commissione europea</b>	<b>p. 6</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Classificazione appalti: vocabolario comune europeo</li><li>• INF-SO: Intelligent cars initiative</li><li>• E-TEN, giornata informativa a Roma</li></ul>	
<b>Politica dei trasporti</b>	<b>p. 8</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dibattito comunitario sul futuro delle RTE</li><li>• Revisione intermedia Libro bianco Trasporti</li></ul>	
<b>Banca europea degli Investimenti</b>	<b>p. 10</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prestito BEI alle autostrade croate</li></ul>	
<b>Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee</b>	<b>p. 12</b>
<b>Calendario eventi internazionali di interesse</b>	<b>p. 14</b>
<b>Glossario</b>	<b>p. 15</b>

## **IN EVIDENZA .....**

### **CONSIGLIO UE TRASPORTI:**

- **Campagna europea sulla sicurezza stradale:** nel Consiglio Trasporti informale di Bregenz i Ministri hanno deciso la realizzazione di un'ampia campagna europea per la sicurezza stradale nel 2007 (pag. 4).
- **Patente europea:** nella sessione formale del Consiglio Trasporti di Bruxelles, le delegazioni hanno raggiunto un accordo sulla direttiva per la futura patente europea, che diverrà realtà nel 2012 (pag. 5).
- **Direttiva Eurovignette:** a Bruxelles il Consiglio Trasporti ha adottato il testo della nuova direttiva relativa alla tariffazione dei mezzi pesanti per l'uso di talune infrastrutture (pag. 5).

### **COMMISSIONE EUROPEA:**

- **Sistema comunitario di classificazione degli appalti:** la Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica per l'attualizzazione del Vocabolario Comune sugli Appalti (pagg. 6-7).
- **Iniziativa "Intelligent Car":** la Direzione Generale INF-SO ha presentato l'iniziativa "Intelligent Car" per l'applicazione delle nuove tecnologie ai veicoli e alle infrastrutture al fine di migliorare la sicurezza e la mobilità (pag. 7).
- **E-TEN, giornata informativa:** la Direzione Generale INF-SO ha presentato a Roma i temi principali del programma E-TEN in merito allo sviluppo dei sistemi informatici ed il relativo bando di gara 2006 (pagg. 7-8)

### **POLITICA DEI TRASPORTI**

- **Il futuro delle reti transeuropee:** i problemi relativi al futuro finanziamento delle RTE continuano a dividere le istituzioni comunitarie (pag. 9)
- **Revisione intermedia Libro Bianco Trasporti:** mentre la Commissione si accinge a presentare il documento di revisione del Libro bianco Trasporti, talune associazioni esprimono il loro punto di vista sul ruolo del trasporto stradale in Europa (pagg. 8-10)

### **BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI:**

**Prestito BEI alle autostrade croate:** la BEI è intervenuta a finanziare il miglioramento di un tratto autostradale in territorio croato, appartenente alla parte B del corridoio paneuropeo V (pagg. 10-11)

**CONSIGLIO TRASPORTI: SESSIONE INFORMALE A BREGENZ – 2 MARZO 2006**

La Presidenza austriaca dell'Unione europea ha più volte sottolineato come, nel suo programma politico, venisse accordata notevole importanza alla sicurezza stradale. Per questo motivo, come già comunicato nelle precedenti edizioni del nostro Bollettino informativo, l'Austria ha voluto organizzare un Consiglio informale Trasporti interamente dedicato al tema della **sicurezza stradale**.

A **Bregenz** i ministri dei 25 Stati membri dell'Unione europea hanno espresso la volontà comune di organizzare **una campagna europea sulla sicurezza stradale entro il 2007**. Sui dettagli ed i costi relativi all'organizzazione della campagna le delegazioni ministeriali non si sono ancora pronunciate, demandando la discussione di questi temi ad un gruppo ad alto livello che poi sottoporrà le sue riflessioni ai Ministri.

Il Consiglio di Bregenz ha inoltre confermato il programma di lavoro della Commissione europea in merito alla sicurezza stradale, già presentato dal Commissario Barrot durante una Conferenza stampa lo scorso mese di febbraio, ed incentrato sui seguenti punti:

- preparazione di una **direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali**, che riguarda le strade appartenenti alla rete transeuropea di trasporto e che proporrebbe delle misure di *audit* e di analisi d'impatto sulla sicurezza stradale sin dalla progettazione dei piani infrastrutturali;
- la preparazione di una **direttiva sull'applicazione transfrontaliera dei controlli e delle sanzioni stradali**;
- l'estensione del campo di applicazione della **direttiva sui retrovisori cosiddetti "ad angolo morto"** affinché questo tipo di equipaggiamento sia applicato su tutti i mezzi pesanti, e non solo su quelli messi in circolazione a partire dal 1° gennaio 2007, come invece prevede la legislazione attuale.

Quanto alla possibilità di **armonizzare progressivamente i limiti di velocità nell'ambito dell'Unione europea**, questione già anticipata dal Commissario Barrot nel corso della presentazione del bilancio intermedio sulla sicurezza stradale dello scorso mese di febbraio, rimane l'atteggiamento negativo degli Stati membri, che ne fanno ancora una competenza esclusiva nazionale. Barrot ha pertanto proposto di non andare al di là di pure raccomandazioni e di affidare ad esperti competenti uno studio per analizzare in quali circostanze, che dipendono dall'infrastruttura in questione e dalle condizioni climatiche, questo o un altro limite di velocità potrebbero essere raccomandati agli utenti. Su detta base, sarebbe poi possibile individuare dei criteri armonizzati per giungere alla definizione dei giusti limiti di velocità validi per tutti i paesi membri dell'Unione.

Su questo tema, il Ministro austriaco dei Trasporti Gorbach ha voluto sottolineare,

nel corso di una Conferenza stampa successiva al Consiglio di Bregenz, che l'importante è rispettare il principio della sussidiarietà, poiché la fissazione dei limiti massimi di velocità ricade nella competenza nazionale. Gorbach si è dichiarato favorevole a delle raccomandazioni sulla base dello studio proposto da Barrot, purché non si giunga ad imporre un rigido limite massimo di velocità. Questo tema pertanto continuerà a dividere le due istituzioni.

## SESSIONE FORMALE A BRUXELLES – 27 MARZO 2006

### Accordo sulla patente europea

Durante la sessione formale del Consiglio Trasporti, svoltasi a Bruxelles il 27 marzo, i Ministri hanno raggiunto un accordo sulla **futura patente europea**, sulla base di un compromesso già negoziato tra il Parlamento europeo ed il Consiglio nel giugno del 2005. In base a detto compromesso, le nuove patenti entreranno in vigore a partire dal 2012 e le vecchie patenti in circolazione nel territorio dell'Unione europea dovranno conformarsi al nuovo modello comunitario entro venti anni dall'adozione del testo, mentre la durata amministrativa della loro validità sarà di dieci anni.

In seguito al raggiungimento di questo accordo, la seconda lettura della proposta di direttiva dovrebbe essere approvata senza difficoltà.

La direttiva è volta in particolare a migliorare la sicurezza stradale delineando una serie di standards minimi per i controlli medici sui conducenti professionisti, per le qualificazioni e per la continua formazione degli esaminatori di guida.

Inoltre, la direttiva prevede la riduzione delle frodi attraverso l'utilizzazione di modelli di patente plastificati.

### Adozione della direttiva "Eurovignette"

I Ministri dei Trasporti dei 25 hanno inoltre adottato a maggioranza qualificata la **direttiva** cosiddetta **Eurovignette**, che modifica la direttiva 1999/62/CE sulla **tariffazione dei mezzi pesanti per l'uso di talune infrastrutture**. Il Consiglio UE ha adottato tutti gli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura lo scorso mese di dicembre. Durante la riunione ministeriale, le delegazioni portoghese e maltese hanno votato contro, mentre le delegazioni finlandese, estone e greca si sono astenute.

Com'è noto la direttiva disciplina le regole relative al calcolo del pedaggio da applicarsi ai mezzi pesanti per l'utilizzazione delle strade appartenenti alla rete transeuropea. La direttiva permette inoltre agli Stati membri di applicare dei pedaggi su strade non appartenenti alla rete transeuropea, ad esempio strade parallele, al fine di gestire meglio il flusso del traffico. Inoltre, gli Stati membri sono liberi di applicare pedaggi solo ad una parte della rete transeuropea o di non applicarli affatto.

A partire dal 2012 la direttiva si applicherà anche, salvo talune eccezioni, ai veicoli

compresi tra le 3,5 e le 12 tonnellate, laddove la precedente direttiva 1999/62/CE si applicava unicamente ai veicoli di peso superiore alle 12 tonnellate.

Al fine di far fronte alla congestione e ai danni ambientali, la nuova direttiva estende inoltre la possibilità per gli Stati membri di variare i pedaggi a seconda della categoria di emissione dei veicoli in questione (cosiddetta classificazione “Euro”) e del livello di danno causato alle strade. Gli Stati membri possono altresì operare aumenti di pedaggio su talune specifiche regioni montagnose, purché questi incrementi siano finalizzati a finanziare delle infrastrutture alternative.

La direttiva include inoltre la nuova definizione di “costi di costruzione” che devono essere presi in considerazione ai fini della fissazione dei pedaggi, chiarisce il livello di sconti per gli utenti frequenti e definisce il ruolo della Commissione europea nella supervisione del sistema e nel verificare che i nuovi sistemi di pedaggio rispettino le regole della nuova direttiva. Infine, la direttiva è volta anche ad assicurare la compatibilità con i sistemi di partenariato pubblico-privato.

In seguito all’entrata in vigore della direttiva, gli Stati membri avranno a disposizione due anni per conformarsi alle sue disposizioni. Entro questi due anni la Commissione europea è chiamata a porre in essere uno studio d’impatto sui costi esterni, relativi però a tutti i modi di trasporto, che potrebbe essere accompagnato da nuove proposte per una revisione ulteriore della direttiva stessa.

Al momento in cui scriviamo non esiste ancora un numero di riferimento del testo adottato per la prossima pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

## COMMISSIONE EUROPEA

### **Appalti: la Commissione europea lancia una consultazione sul sistema comunitario di classificazione degli appalti**

La Commissione europea ha annunciato di voler aggiornare il Vocabolario comune per gli appalti (CPV), ovvero il sistema comunitario di classificazione dei contratti di appalto per aiutare le imprese a identificare i contratti più interessanti. La Commissione ha annunciato pertanto il lancio di una consultazione pubblica in materia, interpellando le amministrazioni pubbliche e le imprese per chiedere la loro opinione sulla versione aggiornata del CPV. I risultati della consultazione, che si presenta sotto forma di un questionario, saranno presi in considerazione per procedere all’elaborazione della versione definitiva del CPV aggiornato. La Commissione ha peraltro spiegato che l’aggiornamento è dovuta alla recente evoluzione del mercato e alle nuove possibilità offerte dagli appalti in formato elettronico, quali la struttura e l’analisi delle spese, nonché la compilazione dei dati statistici.

Il CPV consente alle imprese europee d’identificare con facilità i contratti di appalti proposti dalle amministrazioni pubbliche nell’ambito dell’UE, a prescindere dalla lingua originaria del bando di gara, il che dovrebbe favorire l’aumento della concorrenza, dell’efficacia e della trasparenza, aiutando pertanto le imprese dell’UE

a sormontare le barriere linguistiche nel momento in cui operano una ricerca di bandi di gara. La classificazione descrive effettivamente i tipi di contratti nelle venti lingue ufficiali dell'Unione europea; le imprese devono semplicemente inserire un apposito codice nella banca dati TED ("*Tender Electronic Daily*") dove sono pubblicati tutti i bandi di gara dell'UE.

Il diritto comunitario degli appalti è volto a garantire l'equità delle condizioni di aggiudicazione degli appalti alle imprese europee che partecipano alle gare. L'apertura e la trasparenza delle procedure di gare d'appalto permette infatti di accrescere la concorrenza, di rafforzare le garanzie contro la corruzione, di assicurare al contribuente europeo una migliore utilizzazione del suo denaro e, in ultima analisi, di rendere l'Europa più concorrenziale. Nell'ambito dell'UE gli appalti rappresentano una somma superiore a 1.500 miliardi di Euro, corrispondente ad oltre il 16% del PIL totale dell'Unione. Secondo un documento di lavoro della Commissione europea inoltre, le direttive "appalti" esistenti nell'UE hanno contribuito a rafforzare la concorrenza transfrontaliera nell'ambito degli appalti ed hanno altresì ridotto di circa il 30% i prezzi pagati dalle amministrazioni pubbliche per i beni ed i servizi.

### **Iniziativa "Intelligent Car"**

La DG INF-SO ha presentato l'iniziativa cosiddetta *Intelligent Car i2010* sotto forma di una comunicazione della Commissione europea. L'iniziativa, che rientra nel più ampio programma comunitario i2010 volto a realizzare una società europea dell'informazione per la crescita e l'occupazione, intende accrescere la consapevolezza dell'opinione pubblica e dei responsabili politici in merito alla sicurezza, ai problemi di congestione del traffico e all'impatto ambientale delle nuove tecnologie applicate sia ai veicoli che alle infrastrutture. Secondo la Commissione europea esistono ancora delle barriere di carattere legale ed istituzionale per sviluppare i nuovi sistemi tecnologici, soprattutto per l'estrema competitività del settore automobilistico, per i costi relativamente alti dei sistemi intelligenti di trasporto e per la mancanza di un'adeguata domanda da parte degli utenti, nonché per una generale mancanza di informazione e comunicazione in merito ai benefici di tutte le iniziative relative alla *E-safety*.

La Commissione europea propone di ovviare a detti ostacoli attraverso degli incentivi fiscali, attraverso un incremento della ricerca nel 7° Programma Quadro per lo Sviluppo Tecnologico, nonché attraverso lo sviluppo di un sistema armonizzato a livello dell'Unione europea per valutare la conformità e il rendimento delle apparecchiature *E-safety*.

La Comunicazione della Commissione europea dovrebbe ora essere discussa ed approvata dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

## **E-TEN, giornata informativa a Roma**

Lo scorso 13 marzo la Commissione europea ha organizzato a Roma, presso l'ISCOM (*Istituto Superiore delle Comunicazioni e delle Tecnologie dell'Informazione*) una giornata informativa in merito al programma E-TEN, il cui scopo è realizzare servizi informatici a beneficio dei cittadini europei, delle imprese e dell'amministrazione. Il responsabile del programma, Jean-François Junger della Direzione Generale INF-SO presso la Commissione europea, ha illustrato le grandi linee del programma e del nuovo bando di gara 2006, sottolineando come dall'anno prossimo il programma scomparirà come tale, per essere sostituito da iniziative comunitarie. A tal proposito Junger ha infatti spiegato che l'incertezza dovuta all'adozione delle prospettive finanziarie 2007-2013 ha delle indubbie ricadute su tutta la programmazione comunitaria.

Il bando E-TEN del 2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee C40 del 17.02.2006 e la cui scadenza è il 19 maggio p.v., prevede le sei seguenti linee d'azione:

- e-governo;
- e-salute;
- e-apprendimento;
- e-integrazione sociale;
- e-fiducia e sicurezza;
- e-servizi per le PMI.

Il bilancio previsto per il cofinanziamento comunitario relativo ai progetti nell'ambito del programma E-TEN è di circa 45 milioni di Euro, dei quali il 60% sarà attribuito ai progetti cosiddetti di "*Initial Deployment*", ossia di sviluppo iniziale, mentre il rimanente 40% sarà attribuito ai progetti relativi alla "*Market Validation*", ossia ai progetti che prevedono una convalida del loro mercato.

I progetti selezionati dovranno dimostrare che il servizio informatico da essi proposto è utile e soprattutto sostenibile per il futuro in termini di utenza servita. Inoltre i servizi proposti dovranno tenere conto dell'integrazione sociale, della visibilità del progetto e della possibilità di diffonderlo in termini di comunicazione e disseminazione.

Ulteriori informazioni sullo svolgimento della Giornata Informativa possono essere richieste al Segretariato dell'AISCAT.

<b>POLITICA DEI TRASPORTI</b>
-------------------------------

### **Il futuro delle reti transeuropee di trasporto divide le istituzioni comunitarie**

In occasione della Conferenza stampa a margine del Consiglio informale di Bregenz, il Ministro Gorbach ha espresso nuovamente le proprie **perplessità sul futuro delle reti transeuropee**. Gorbach ha ribadito infatti che l'accordo di bilancio raggiunto in seno al Consiglio nel dicembre del 2005 rischia di compromettere seriamente il futuro sviluppo delle RTE, per le quali è previsto un



ammontare comunitario pari a 6,7 miliardi di Euro anziché di 20 miliardi come inizialmente proposto.

In tale situazione la Commissione europea si troverà costretta ad una scelta radicale: o ripartire il bilancio disponibile sull'insieme dei 30 progetti prioritari selezionati nel 2004, oppure scegliere tra questi i progetti che risultano essere più prioritari degli altri, vanificando in tal modo i risultati del Gruppo ad Alto Livello Van Miert che li selezionò tra tanti altri circa due anni fa affinché avessero inizio entro il 2010.

E' chiaro che in questa nuova situazione finanziaria i piani per le RTE dovranno essere certamente rivisti e corretti.

### **La revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**

Altro tema che impegna notevolmente in questo periodo le Istituzioni comunitarie è la prossima presentazione, da parte della Commissione europea, del documento relativo alla **revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**, la cui pubblicazione è prevista per la **fine di aprile**.

Nella prima versione del Libro Bianco Trasporti, apparsa nel 2001, la Commissione europea, attraverso la proposta di circa sessanta misure legislative, voleva perseguire i seguenti obiettivi:

- creare un migliore equilibrio tra modi di trasporto, in particolare attraverso un progressivo trasferimento del trasporto dalla strada verso gli altri modi;
- svincolare la crescita della domanda di trasporto dalla crescita dell'economia in generale;
- assicurare che i costi dei differenti modi di trasporto riflettessero i loro "costi esterni", inclusi i costi relativi ai danni ambientali, alla congestione, agli incidenti;
- ridurre gli incidenti soprattutto sulle strade.

Da allora sono mutati molti fattori, che hanno condotto alla necessità di una revisione intermedia dell'originario documento, in particolare si tratta di:

- l'allargamento dell'UE nel 2004;
- la debole crescita economica;
- gli alti prezzi del petrolio;
- le preoccupazioni in merito alla sicurezza dei trasporti.

Lo stesso Commissario Barrot ha ribadito che la Commissione dovrebbe riconsiderare la propria politica volta a svincolare la crescita del trasporto dalla generale crescita economica ed ha indicato come il "nuovo" Libro Bianco sarà più pragmatico e realista rispetto all'edizione precedente, prevedendo una sorta di "comodalità" tra i diversi modi, piuttosto che di trasferimento modale come inizialmente indicato.

Com'è noto la revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti è stata accompagnata da una consultazione pubblica che ha coinvolto le parti interessate, anche **l'AISCAT ha presentato la sua posizione alla Commissione europea**

**alla fine dello scorso anno.**

Tra i vari contributi delle associazioni di categoria e dei diversi stakeholders, ci sembra particolarmente interessante la pubblicazione di **ERF (European Union Road Federation)**, che sottolinea i vantaggi del trasporto stradale, soprattutto in termini di contributo alla crescita economica e sociale.

### **ERF: I vantaggi socio-economici del trasporto stradale in Europa**

All'inizio di marzo ERF, federazione che rappresenta a Bruxelles il punto di vista del settore stradale ed agisce come piattaforma di dialogo e ricerca sulle questioni legate alla mobilità, ha diffuso una pubblicazione dal titolo "*The socio-economic benefits of Roads in Europe*", ovvero i vantaggi socio-economici delle strade in Europa.

Secondo ERF la diminuzione degli investimenti nel settore stradale sta mettendo a rischio numerosi posti di lavoro, minacciando in tal modo, a lungo termine, il sistema sociale europeo, basato invece su una mobilità efficace e sicura.

Secondo lo studio portato avanti da ERF, i cittadini, le imprese e gli Stati membri beneficiano tutti dalla continua crescita della domanda di trasporto e gli investimenti nelle infrastrutture stradali fanno crescere l'economia europea nonché la competitività dell'Unione stessa.

Lo studio dimostra come le strade in Europa contribuiscano ben al 20% del PIL e molti studi regionali e nazionali dimostrano come in alcune aree l'impatto del trasporto stradale abbia creato posti di lavoro, integrazione sociale, migliorato l'accesso alle cure mediche. In particolare viene citato l'esempio dell'autostrada A7 in Spagna, la cui costruzione lungo la regione di Valencia ha per certo contribuito ad aumentare dell'1,5% il PIL della regione considerata.

Lo scenario che emerge dalla pubblicazione di ERF dimostra inoltre come le strade abbiano un impatto strutturale nella distribuzione della ricchezza e dei servizi, mentre sotto il profilo ambientale, si dimostra come entro il 2020 le emissioni di CO2 saranno ridotte grazie all'applicazione di nuove tecnologie sui nuovi veicoli, mentre l'utilizzazione degli ITS ridurrà la congestione urbana di almeno il 25%.

**Per tutti questi motivi ERF ritiene dannosa la diminuzione degli investimenti nel settore stradale in Europa dell'1% e chiede un intervento in tal senso agli attori della politica europea**, proprio alla luce dell'imminente presentazione della revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti.

<b>BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI</b>
---

### **Prestito di 210 milioni di Euro della BEI alle autostrade croate**

La BEI, Banca europea per gli Investimenti, ha accordato un prestito di 210 milioni di Euro alla società ARZ (Autocesta Rjeka-Zagreb d.d.) per consentirle di migliorare e rendere più sicuro un tratto di 44 km dell'autostrada che congiunge Stara Susica a Kikovica. In seguito a questi lavori l'autostrada, della lunghezza di

146 km tra il grande porto di Rijeka (Fiume) e la capitale croata Zagabria, sarà terminata.

Durante questi ultimi anni la BEI ha contribuito al finanziamento della costruzione o del miglioramento di circa 230 km di autostrade e di circa 450 km di strade nazionali in Croazia.

L'autostrada che congiunge Rijeka a Zagabria appartiene alla parte B del corridoio paneuropeo V, che collega la capitale ungherese Budapest alle città di Zagabria e di Rijeka. Com'è noto lo sviluppo delle grandi reti transeuropee di trasporto, sia ferroviarie che stradali, costituisce una delle principali priorità della politica comunitaria dei trasporti e le RTE rivestono effettivamente un'importanza cruciale per l'integrazione sociale ed economica dell'Unione europea, nonché per lo sviluppo dei paesi candidati all'adesione all'UE. In tal senso, la conclusione della principale autostrada croata porterà degli indubbi vantaggi per i settori del commercio, dell'industria e del turismo, in particolare grazie alla riduzione della durata dei percorsi e dei costi di utilizzazione delle infrastrutture, migliorando allo stesso tempo le condizioni di sicurezza per gli utenti.

In occasione della firma del contratto relativo al prestito, il vice-Presidente della BEI, Wolfgang Roth, ha dichiarato che la BEI è lieta di contribuire ai lavori di miglioramento tecnico delle infrastrutture croate, oltretutto nel contesto di uno dei corridoi paneuropei di trasporto. Il progetto consentirà peraltro di rafforzare lo sviluppo economico della Croazia e di accelerare il suo processo di integrazione nell'Unione europea.

Com'è noto, la BEI è l'istituzione finanziaria dell'Unione europea, la cui creazione risale allo stesso Trattato di Roma. Compito fondamentale della BEI è contribuire alla coesione economica, sociale e territoriale attraverso lo sviluppo equilibrato del territorio comunitario, sostenendo, attraverso i suoi prestiti a lungo termine, gli investimenti che favoriscano l'integrazione dell'UE in particolare nei seguenti settori: sviluppo regionale, ricerca, sviluppo ed innovazione, reti transeuropee di trasporto, telecomunicazioni ed energia, competitività industriale, PMI (Piccole e Medie Imprese), protezione dell'ambiente.

Al di fuori del territorio dell'Unione europea, la BEI sostiene inoltre le strategie di preadesione dei paesi candidati (come nel caso della Croazia) e dei Balcani occidentali.

**SERIE L**

- Decisione del Consiglio, del 20 febbraio 2006, relativa ai principi, alle priorità e alle condizioni contenuti nel partenariato per l'adesione con la Croazia e che abroga la decisione 2004/648/CE. **GUCE L 55 del 25.02.2006**
- Regolamento (CE) n. 352/2006 del Consiglio, del 27 febbraio 2006, che abroga il regolamento (CEE) n. 1461/93 riguardante l'accesso dei candidati ed offerenti degli Stati Uniti d'America agli appalti pubblici. **GUCE L 59 del 01.03.2006**
- Direttiva 2006/28/CE della Commissione, del 6 marzo 2006, che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, la direttiva 72/245/CEE del Consiglio relativa alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica) dei veicoli e la direttiva 70/156/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. **GUCE L 65 del 07.03.2006**
- Direttiva 2006/27/CE della Commissione, del 3 marzo 2006, che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, la direttiva 93/14/CEE del Consiglio concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote e la direttiva 93/34/CEE relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote, la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote e la direttiva 97/24/CE relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote. **GUCE L 66 dell'08.03.2006**
- 2006/176/CE:Decisione della Commissione, del 7 giugno 2005, relativa al piano di ristrutturazione industriale di Alitalia [notificata con il numero C(2005) 1651]. **GUCE L 69 dell'08.03.2006**
- Decisione della Commissione, del 1o marzo 2006, recante norme sull'utilizzo del logo EMAS in casi eccezionali di imballaggio per il trasporto e imballaggio terziario ai sensi del regolamento (CE) n. 761/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2006) 306]. **GUCE L 70 del 09.03.2006**
- Decisione della Commissione, del 2 marzo 2006, che introduce un questionario relativo alla direttiva 96/61/CE sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC) [notificata con il numero C(2006) 598]. **GUCE L 70 del 09.03.2006**
- Decisione della Commissione, del 9 marzo 2006, con cui si concedono deroghe per mettere in conformità i sistemi statistici degli Stati membri con il regolamento (CE) n. 1161/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2006) 706]. **GUCE L 75 del 14.03.2006**

- Decisione della Commissione, del 15 marzo 2006, concernente l'istituzione di un gruppo di esperti di alto livello incaricato di consigliare la Commissione sull'attuazione e lo sviluppo della strategia i2010. **GUCE L 80 del 17.03.2006**
- Decisione della Commissione, del 2 marzo 2005, relativa al regime di aiuti messo in atto dall'Italia per la ristrutturazione degli enti di formazione professionale [notificata con il numero C(2005) 429]. **GUCE L 81 del 18.03.2006**

## SERIE C

- Addendum all'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 (FP6-2006-Mobility-13) (*Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 35 dell'11 febbraio 2006*). **GUCE C 52 del 02.03.2006**
- Parere della Banca centrale europea, del 24 febbraio 2006, su richiesta del Consiglio dell'Unione europea in merito a una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2223/96 del Consiglio per quanto riguarda la trasmissione dei dati di contabilità nazionale (CON/2006/12). **GUCE C 55 del 07.03.2006**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il Settimo programma quadro di attività comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013) e alla Proposta di decisione del Consiglio concernente il Settimo programma quadro della Comunità europea dell'energia atomica (Euratom) per le attività di ricerca e formazione nel settore nucleare (2007-2011) COM(2005) 119 def. — 2005/0043 (COD) — 2005/0044 (CNS). **GUCE C 65 del 17.03.2006**
- Accordo, del 16 marzo 2006, tra la Banca centrale europea e le banche centrali nazionali degli Stati membri non appartenenti all'area dell'euro che stabilisce le procedure operative di un meccanismo di cambio per la terza fase dell'unione economica e monetaria. **GUCE C 73 del 25.03.2006**

## CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

- *Consiglio UE Informale Trasporti sulla sicurezza stradale – Bregenz (Austria) 2-3 marzo 2006.*
- *Parlamento europeo: Sessione plenaria di Strasburgo, 13-16 marzo 2006.*
- *Parlamento europeo: commissione TRAN, riunione presso la sede di Bruxelles, 20-21 marzo 2006.*
- *Parlamento europeo: mini-sessione plenaria di Bruxelles, 22-23 marzo 2006.*
- *Consiglio europeo di primavera – Bruxelles, 23-24 marzo 2006.*
- *Consiglio UE Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia – Bruxelles, 27/28 marzo 2006.*
- Conferenza su “Sviluppo del Networking – Scambio di buone prassi” organizzata congiuntamente da *European Rail Infrastructure Managers (EIM), European rail Freight Association (ERFA), European Rail Freight Customers Platform (ERFCP) e International Union of Combined Road Rail Transport Companies (UIRR)* – Bruxelles, 29 marzo 2006.
- Conferenza “European Traffic Safety – Safer Roads through Innovation” organizzata da IRF – Amsterdam, 5 aprile 2006.
- 4° Congresso Portoghese della Strada, organizzato dal Centro Rodoviario Portoghese – Estoril (Lisbona) 5-7 aprile 2006.
- Seminario “Eurobitume REACH” organizzato da Eurobitume – Bruxelles, 5 aprile 2006.

## GLOSSARIO

**BEI:** Banca europea per gli Investimenti

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

**ERF:** European Union Road Federation

**E-TEN:** programma comunitario volto allo sviluppo dei servizi informatici nell’ambito dell’UE

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

**GUCE:** Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee

**INF-SO:** Direzione Generale della Commissione europea incaricata della politica “Società dell’Informazione”

**ISCOM:** Istituto Superiore delle Comunicazioni e delle Tecnologie dell’Informazione

**PMI:** Piccole e Medie Imprese

**PPP:** Partenariati Pubblico-Privato

**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: 28 marzo 2006**

**Per ulteriori informazioni: [info@aiscat.it](mailto:info@aiscat.it)**