



Bollettino informativo

L'attualità dell'Unione europea

Numero 5

Roma, maggio 2006

Indice

“In evidenza”	p. 3
Commissione europea	p. 4
<ul style="list-style-type: none">• Gli appuntamenti salienti della politica europea dei trasporti• Proroga della Concessione al Traforo del Monte Bianco• Obbligo delle cinture di sicurezza per i veicoli commerciali e da turismo• Corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia• Bando di gara DG TREN: valutazione d’impatto dell’internalizzazione dei costi esterni relativi ai trasporti• Consultazione sul futuro del Mercato Interno	
Parlamento europeo	p. 8
<ul style="list-style-type: none">• Sessione plenaria di Strasburgo (15-18 maggio 2006): temi rilevanti• PE/Consiglio: adozione e firma della Direttiva 2006/38/CE	
Banca europea per gli Investimenti	p. 10
<ul style="list-style-type: none">• Principi europei per l’Ambiente (EPE)	
Organizzazioni internazionali	p. 11
<ul style="list-style-type: none">• XXXIV Giornate di Studio ed Informazione dell’ASECAP• Posizione ASECAP, IRU, IRF e ERF sulla Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti	
Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee	p. 15
Calendario eventi internazionali di interesse	p. 16
Glossario	p. 17

IN EVIDENZA

COMMISSIONE EUROPEA :

- **Gli appuntamenti salienti della politica europea dei trasporti:** la Commissione europea dovrà presentare alcune Comunicazioni nell'ambito della politica dei trasporti prima della pausa estiva, in particolare il documento di Revisione intermedia del Libro bianco, previsto per il 22 giugno e la Comunicazione annuale sullo stato di avanzamento del Programma GALILEO (pag. 4).
- **Proroga della Concessione al Traforo del Monte Bianco:** la Commissione europea ha accolto la richiesta dell'Italia di prorogare la concessione della SITMB di quindici anni, ritenendo che l'esercizio di detta concessione rappresenti un servizio di interesse economico generale e non sia pertanto incompatibile con le regole del Trattato UE in materia di aiuti di Stato (pag. 5).
- **Bando di gara DG TREN - valutazione d'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni relativi ai trasporti:** la Commissione europea ha pubblicato un bando di gara per uno studio relativo all'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni relativi ai trasporti, la cui scadenza è stata fissata al 19 giugno 2006 (pag. 7).

PARLAMENTO EUROPEO:

- **Sessione plenaria di Strasburgo (15-18 maggio 2006):** nel corso dell'ultima sessione plenaria, il Parlamento europeo ha discusso le problematiche dell'adesione all'UE di Bulgaria e Romania ed ha adottato il Programma "Marco Polo II", volto allo sviluppo dell'intermodalità per il trasporto internazionale di merci (pag. 8).

BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI:

- **EPE - Principi europei per l'Ambiente:** la BEI ha sottoscritto, con altre organizzazioni finanziarie internazionali, un impegno per l'applicazione dei Principi europei per l'Ambiente nell'ambito delle proprie attività di sostegno agli investimenti dentro e fuori il territorio dell'Unione europea (pag. 11)

ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI:

- **XXXIV Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP in Croazia:** l'ASECAP ha celebrato a Pola, in Croazia, la XXXIVa edizione delle Giornate di Studio ed Informazione, dedicate quest'anno al ruolo del PPP nello sviluppo di autostrade sicure ed affidabili nell'ambito dell'Europa ampliata. (pag. 11)
- **Posizione comune ASECAP, IRU e ERF sulla Revisione intermedia del Libro bianco Trasporti:** i rappresentanti del settore stradale a Bruxelles hanno pubblicato una posizione comune, chiedendo alla Commissione europea di non ritardare oltremodo la pubblicazione del documento di Revisione intermedia del Libro bianco Trasporti e di riconoscere il fondamentale ruolo del trasporto stradale nel quadro dell'economia europea. (pag. 14)

Gli appuntamenti salienti della politica europea dei trasporti

Numerosi sono i temi sui quali la Commissione europea è chiamata a pronunciarsi prima della pausa estiva per quanto riguarda la politica dei trasporti.

Il primo grande appuntamento politico riguarda la tanto attesa **Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti**, che pare debba essere presentata il prossimo **22 giugno**. E' assai probabile che il *nuovo Libro bianco* si concentri sul *rafforzamento della sicurezza stradale*, in seguito alla recente consultazione lanciata dalla Commissione europea sulla sicurezza delle infrastrutture e alla prossima presentazione di una proposta legislativa in tal senso, e che annunci la celebrazione, nel corso del 2007, di una "*Giornata europea della sicurezza stradale*".

Sempre nel mese di giugno, probabilmente il 7, la Commissione dovrebbe pubblicare la sua Comunicazione annuale sullo stato di avanzamento del Programma europeo di navigazione satellitare, **GALILEO**. La presentazione del documento sarà altresì l'occasione per fare il punto sull'adattamento delle strutture del Programma, visto il ritardo registrato durante la sua fase di sviluppo, che si sarebbe dovuta concludere alla fine del 2005 e che, invece, non sarà probabilmente terminata prima del 2008. Questa circostanza indurrà certamente la proroga di qualche mese dell'Impresa comune *GALILEO* che gestisce per l'appunto la fase di sviluppo, al fine di assicurare la transizione con la struttura che ne prenderà il posto, ovvero l'Autorità di sorveglianza. La Commissione europea presenterà in tal senso una *proposta di Regolamento sulla modifica dello statuto dell'Impresa comune il prossimo 21 giugno*.

Per quanto riguarda la **logistica** relativa al trasporto di merci, **una Comunicazione della Commissione è prevista per il 28 giugno**, alla vigilia della Presidenza finlandese dell'UE, che ha già evidenziato la logistica come una delle sue priorità nel settore dei trasporti. La Comunicazione porrà l'accento in particolare sull'intermodalità e cercherà di identificare gli strumenti che possano permettere d'integrare maggiormente i differenti modi di trasporto. In seguito alla presentazione della Comunicazione, un dettagliato piano sulla logistica dovrà partire nel corso del 2007.

L'ultimo atto della Commissione europea prima della pausa estiva, sempre con riferimento alla politica dei trasporti, dovrebbe essere l'adozione del proprio **Rapporto sull'attività dei sei coordinatori designati per la realizzazione dei progetti prioritari nell'ambito delle RTE**. L'adozione del Rapporto, prevista per il *mese di Luglio*, sarà probabilmente anche l'occasione per annunciare ufficialmente la nomina di altri due coordinatori incaricati di supervisionare gli assi fluviali delle RTE (canale della Senna – Scheda e l'asse Reno-Mosa-Danubio).

Sempre nel mese di **Luglio** dovrebbe avere luogo la presentazione delle proposte legislative sulla **sicurezza delle infrastrutture stradali** e sui **retrovisori ad angolo morto**, temi sui quali, com'è noto, sono state lanciate due consultazioni pubbliche da parte della Commissione europea lo scorso 19 maggio.

Proroga della Concessione al Traforo del Monte Bianco

Lo scorso 16 maggio la **Commissione europea ha autorizzato la proroga della concessione del Traforo del Monte Bianco in favore della SITMB**, Società Italiana del Traforo del Monte Bianco, per permettere **l'attuazione delle nuove regole in materia di sicurezza nelle gallerie**, che erano state imposte unilateralmente dalle autorità italiane e francesi in seguito all'incidente avvenuto nel Traforo nel marzo del 1999. In seguito all'incidente, infatti, sia le autorità francesi che quelle italiane erano state chiamate ad una revisione approfondita delle norme di sicurezza relative al Traforo del Monte Bianco. Il costo per i lavori di messa in sicurezza avviati dalla SITMB ha avuto pesanti ripercussioni finanziarie sulla concessione, tanto da mettere a repentaglio la perennità dell'esercizio del Traforo stesso.

La Commissione pertanto, esaminando la **compatibilità della richiesta italiana con le regole del Trattato UE in materia di aiuti di Stato**, ha accettato la proposta di prorogare la concessione della SITMB di quindici anni, sino al 2050, ritenendo che l'esercizio di detta concessione rappresenti un servizio di interesse economico generale. La proroga del periodo di esercizio della concessione soddisfa infatti le condizioni stabilite nella decisione della Commissione dello scorso novembre, in merito all'applicazione delle disposizioni dell'articolo 86 del Trattato agli aiuti di Stato sotto forma di compensazioni di servizio pubblico affidate a determinate imprese che siano incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

Si ricorda peraltro che, già nel febbraio di quest'anno, la Commissione europea aveva autorizzato per lo stesso periodo la proroga della concessione della società concessionaria francese ATMB, incaricata di operare il Traforo nel versante francese del Monte Bianco, sempre ai fini dell'attuazione delle nuove regole in materia di sicurezza del Traforo.

Obbligo delle cinture di sicurezza per i veicoli commerciali e da turismo

La Commissione ha accolto con favore *l'adozione di tre direttive, da parte del Parlamento europeo, in merito all'obbligatorietà dell'installazione e dell'uso di cinture di sicurezza per i veicoli commerciali, da turismo ed i minibus*. Queste misure dovrebbero contribuire ad aumentare la sicurezza stradale e a ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali entro il 2010, come previsto nel III° Piano d'Azione per la Sicurezza Stradale.

In caso di incidente per un minibus o un autobus da turismo, infatti, spesso i passeggeri vengono espulsi dal loro sedile al momento dell'incidente e catapultati al di sotto del veicolo stesso; rendendo invece obbligatoria l'installazione della cintura anche per questi veicoli, si potrebbero evitare queste situazioni e si contribuirebbe a ridurre il numero delle vittime sulle strade europee.

Corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia

Si sono svolte a Sofia, all'inizio di maggio, due conferenze intergovernative relative alla cooperazione in materia di trasporti tra l'Unione europea ed i paesi del Caucaso, del Mar Nero e dell'Asia Centrale.

Il primo evento riguardava l'incontro della **TRACECA, la Commissione intergovernativa del corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia**, composta da rappresentanti ad alto livello di Azeirbagian, Armenia, Bielorussia, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kirghiztan, Moldavia, Russia, Romania, Tagikistan, Turchia, Ucraina ed Uzbekistan, i quali hanno raggiunto un accordo in merito alla strategia da adottare sino al 2015, per il corridoio di trasporto che si estende dal Mar Nero fino all'Asia Centrale. In particolare è stato ricordato l'aiuto già concesso dall'Unione europea ai paesi rappresentati nella TRACECA, attraverso il programma TACIS, che ha permesso il finanziamento di sessantadue progetti di assistenza tecnica per un valore di 105 milioni di Euro e di quattordici progetti di investimenti pari a 52 milioni di Euro. Per il 2006 sono stati previsti quattro progetti, dell'ammontare totale di 13,5 milioni di Euro nei seguenti settori:

- formazione del personale amministrativo dell'aviazione civile;
- creazione di centri e reti logistiche internazionali per i cosiddetti stati "NEI" (Nuovi Stati Indipendenti) occidentali;
- creazione di un sistema comune di gestione della sicurezza marittima;
- costruzione di autostrade del mare nel Mar Nero e nel Mar Caspio.

La seconda Conferenza ministeriale, che si è svolta sempre a Sofia, ha invece riunito i **rappresentanti della cosiddetta "iniziativa di Baku"**, i quali hanno deciso di sviluppare un dialogo più approfondito tra i loro paesi, in vista di una maggiore convergenza dei mercati dei trasporti negli Stati del Mar Nero e della regione caspica, nel rispetto dei principi stabiliti dal Libro bianco dell'UE sulla politica dei trasporti. Hanno inoltre sottolineato l'importanza di applicare le raccomandazioni del Gruppo ad alto livello De Palacio, incaricato di studiare l'estensione dei principali assi di trasporto transeuropei verso le regioni ed i paesi vicini dell'Unione europea. La Conferenza ha altresì definito gli ambiti prioritari di azione per la cooperazione tra questi paesi, l'integrazione progressiva dei loro mercati, la promozione della sicurezza in tutti i modi di trasporto e l'ulteriore sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Bando di gara DG TREN : valutazione d'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni relativi ai trasporti

Il 6 maggio la Commissione europea ha pubblicato il bando di gara relativo allo studio sull'internalizzazione dei costi esterni, preannunciato in occasione dell'adozione della direttiva 2006/38/CE di cui abbiamo parlato nella precedente rubrica. *La Commissione, attraverso il bando, chiede ai partecipanti di fornire ai servizi della DG TREN una relazione sui metodi e sull'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni relativi a tutte le modalità di trasporto dell'Unione europea (considerando l'UE a 27 Stati membri).*

Scopo del bando di gara è quello di agevolare l'osservanza della neo-direttiva 2006/38/CE, che ha modificato la Direttiva 1999/62/CE (adottata il 27 marzo 2006 e di prossima pubblicazione sulla GUCE) in merito alla tariffazione stradale, attraverso la raccolta delle informazioni sui costi e sui pedaggi imposti nell'infrastruttura stradale europea.

In particolare lo studio dovrà promuovere gli obiettivi generali attraverso:

1. una rassegna su come attualmente siano misurati a livello teorico e pratico i costi esterni e quali strumenti siano disponibili per la realizzazione di una politica di internalizzazione dei costi esterni relativa a tutte le modalità di trasporto;
2. una raccolta delle varie stime attuali dei costi esterni;
3. l'elaborazione di scenari dettagliati finalizzati alla creazione di modelli di attuazione della politica;
4. una valutazione dell'impatto economico, sociale e ambientale della politica di internalizzazione dei costi esterni, basata sui risultati del quadro di modellazione della Commissione;
5. una descrizione in termini non tecnici delle possibili strategie di attuazione della politica;
6. una rassegna su come siano misurati a livello teorico e pratico i costi dell'infrastruttura stradale nell'Unione europea ed una raccolta delle diverse stime attuali dei costi stradali e dei pedaggi stradali.

I consorzi che intendono partecipare allo studio dovranno presentare le proprie proposte improrogabilmente entro il 19 giugno p.v.

Consultazione sul futuro del Mercato Interno

Sulla scia della nuova metodologia da tempo inaugurata dalla Commissione europea, **la Direzione Generale MARKT ha deciso di lanciare una consultazione pubblica sul futuro del Mercato Interno.**

La Commissione chiede sostanzialmente alle parti interessate, imprese, cittadini, consumatori, di esprimere il loro parere sulle realizzazioni avvenute nel Mercato Interno sin dalla sua effettiva creazione nel 1993, e di sottolineare gli aspetti che potrebbero essere migliorati, alla luce dell'allargamento dell'UE, dell'introduzione dell'Euro e di tutte le modifiche politiche ed economiche intervenute in questi ultimi anni nell'ambito dell'Unione.

In particolare, il documento di consultazione mette l'accento su alcuni aspetti specifici, affinché, in seno all'UE, il Mercato Interno possa sempre tutelare lo sviluppo delle quattro libertà fondamentali di circolazione delle persone, dei servizi, dei beni e dei capitali:

- **rafforzare il dinamismo del mercato e l'innovazione**, assicurando che il mercato interno sia recettivo all'innovazione e che le imprese possano facilmente trovarvi la loro collocazione;
- **legiferare meglio**, ovvero far sì che sia posto in essere un quadro regolamentare e legislativo efficace e di qualità;
- **investire maggiormente nell'informazione e nella comunicazione**.

La Commissione chiede alle parti interessate di inviare i loro contributi entro e non oltre il 15 giugno p.v.

PARLAMENTO EUROPEO

Sessione plenaria di Strasburgo (15-18 maggio 2006): temi rilevanti

Adesione della Romania e della Bulgaria all'Unione europea

La sessione plenaria di maggio ha analizzato in particolare la situazione della possibile adesione di Bulgaria e Romania. La Commissione europea ha infatti illustrato al Parlamento in seduta plenaria l'esito della valutazione dei progressi di Bulgaria e Romania verso l'adesione. La decisione definitiva è rinviata ad ottobre, sperando che per quella data i problemi irrisolti possano trovare una soluzione adeguata. Molti deputati hanno approvato l'approccio della Commissione, altri hanno invece criticato il suo atteggiamento troppo duro e si augurano che l'adesione dei due paesi all'UE possa aver luogo il 1° gennaio 2007.

Accordo sulle Prospettive finanziarie 2007-2013

Il Parlamento ha dato il proprio accordo sul bilancio comunitario per i prossimi sette anni, indicando tuttavia alcuni punti da correggere nel corso della revisione intermedia del bilancio prevista per il 2009. E' stato inoltre ribadito in Aula che ogni futuro quadro finanziario dovrà avere una durata di cinque anni.

Il Presidente del Parlamento europeo Josep Borrell ha dichiarato che l'accordo sulle prossime prospettive finanziarie riafferma il ruolo del Parlamento in quanto autorità di bilancio. Ha inoltre sottolineato l'importanza di assicurare una maggiore partecipazione del Parlamento al processo decisionale nell'ambito della PESC per assicurare un più forte controllo democratico delle azioni esterne dell'UE.

Approvazione del programma Marco Polo II per il trasporto intermodale

Il Parlamento, in sessione plenaria, ha approvato il nuovo **Programma "Marco Polo II"**, il cui obiettivo è **trasferire il traffico stradale di merci verso modalità di trasporto diverse, come le vie ferroviarie e marittime**. La relazione del

deputato austriaco del PPE Reinhard Rack, adottata in Aula, ha consentito di integrare nel Programma alcuni emendamenti concordati con il Consiglio e di chiudere, in tal modo, la procedura in prima lettura. In base alle nuove prospettive finanziarie appena approvate dal Parlamento, il **Programma “Marco Polo II” sarà dotato di 400 milioni di Euro.**

Il Regolamento relativo a “Marco Polo II” crea uno strumento «volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficiente e sostenibile che dia valore aggiunto all'UE, senza conseguenze negative per la coesione economica, sociale o territoriale». **Il Programma, inoltre, avrà una durata settennale, dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2013.**

Il programma Marco Polo II si applicherà ad azioni riguardanti il territorio di almeno due Stati membri o riguardanti il territorio di almeno uno Stato membro e quello di un paese terzo vicino. Il Programma, inoltre, sarà aperto alla partecipazione dei paesi candidati all'adesione, dei paesi del SEE (Spazio Economico Europeo), dei paesi confinanti ad est dell'UE (Russia, Bielorussia, Ucraina), dei paesi dei Balcani e della regione mediterranea. Qualora si verifici nei tempi previsti l'adesione all'UE della Romania e della Bulgaria, si sposteranno nuovamente le frontiere dell'Unione con i paesi limitrofi e sarà pertanto necessario prendere in considerazione nuovi paesi anche per il Programma “Marco Polo II”.

Approvando la Relazione Rack, inoltre, i deputati hanno chiesto che “Marco Polo II” possa applicarsi anche alle azioni riguardanti il territorio di un solo Stato membro a condizione che dette azioni, per almeno il 50%, interessino il traffico transfrontaliero. I progetti dovranno essere presentati da un consorzio composto da due o più imprese stabilite in almeno due diversi Stati membri o in uno Stato membro e un paese terzo vicino o, nel caso di un collegamento di trasporto con un paese terzo vicino, e in via eccezionale, da un'impresa di uno Stato membro.

Infine, le **azioni finanziate da “Marco Polo II”** saranno le seguenti:

- **azioni catalizzatrici**, con specifico riferimento a quelle volte a migliorare le sinergie nei settori ferroviario, delle vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio (comprese le autostrade del mare) mediante un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- **azioni per le autostrade del mare** che, all'interno dell'UE dovrebbero utilizzare le Reti Transeuropee
- **le azioni di trasferimento modale;**
- **azioni per la riduzione del traffico;**
- **azioni comuni di apprendimento.**

Adozione della Direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

In seguito alla chiusura della procedura legislativa di codecisione lo scorso dicembre 2005 e alla posizione comune del Consiglio adottata nel marzo di quest'anno, il 17 maggio è stato firmato il nuovo testo della direttiva 2006/38/CE del Parlamento e del Consiglio che modifica la Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Il testo della nuova direttiva sarà pubblicato con molta probabilità sulla GUCE nel corso del mese di giugno.

Il testo consolidato in italiano può essere consultato nel prossimo Notiziario AISCAT n. 3-4/2005 in corso di stampa.

BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI

Principi europei per l'ambiente

La BEI si è fatta promotrice, nel mese di maggio, insieme ad altre organizzazioni finanziarie internazionali, dell'**iniziativa EPE (European Principles for the Environment)**, volta al riconoscimento dei Principi europei per l'ambiente nell'ambito delle attività svolte dai principali organismi finanziari internazionali.

L'iniziativa nasce come risposta all'accresciuta necessità di armonizzare i principi, le pratiche e gli standard ambientali associati al finanziamento di progetti promossi dalla BEI e da altri organismi finanziari internazionali.

I cinque firmatari dell'iniziativa si impegnano pertanto ad assicurare la protezione dell'ambiente e a promuovere lo sviluppo sostenibile globalmente e attraverso tutti i settori della loro attività di sostegno agli investimenti e ai progetti entro e fuori l'UE. **Le altre quattro entità finanziarie che hanno promosso l'iniziativa insieme alla BEI sono la BERS, la CEB, la NEFCO e la NIB.**

I principi europei per l'ambiente sono definiti nelle due seguenti categorie:

- * i principi guida ambientali contenuti nel trattato UE e
- * le pratiche e gli standard ambientali esistenti nella legislazione comunitaria secondaria in materia ambientale.

L'iniziativa EPE si riferisce alle regioni e alle zone ove operano le banche firmatarie. Per quel che riguarda i progetti localizzati nel territorio degli Stati membri dell'UE, dei paesi del SEE e dei paesi in via di adesione all'UE, l'approccio comunitario alla politica ambientale quale risulta dal Trattato UE e dalla legislazione comunitaria secondaria, rappresenta incontestabilmente il principale punto di riferimento; inoltre, in questi territori, i vari progetti dovranno altresì conformarsi agli obblighi ed agli standard ambientali evidenziati nei numerosi Accordi Ambientali Multilaterali. In altri paesi, invece, i progetti finanziati dai firmatari dell'iniziativa EPE dovranno conformarsi alla legislazione comunitaria, alle pratiche ed agli standard ambientali soggetti alle condizioni locali. Nel caso di questi finanziamenti i firmatari applicheranno pertanto i principi dell'iniziativa EPE con riferimento alle circostanze locali. L'iniziativa EPE è ovviamente fortemente sostenuta anche dalla DG ENV della Commissione europea.

XXXIV Giornate ASECAP di Studio ed Informazione

Si è svolta a Pola, in Croazia, dal 21 al 24 maggio scorsi, la XXXIVa edizione delle Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP, la cui organizzazione è stata curata quest'anno dall'Associazione delle concessionarie autostradali croate, HUKA, membro dell'ASECAP.

Il tema delle Giornate ASECAP del 2006 è stato « ***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 è stata dedicata agli interventi politici ed istituzionali, mentre la seconda giornata congressuale ha visto la presentazione di comunicazioni tecniche attraverso quattro sessioni ad hoc.

Durante la prima giornata sono stati presentati i **Rapporti di attività dell'ASECAP** e, in particolare, dei tre **Comitati Permanenti dell'Associazione (COPERs)**, che si occupano rispettivamente di:

- **tariffazione autostradale e concessioni (COPER I)**
- **sicurezza ed ambiente (COPER II);**
- **sistemi di trasporti intelligenti - ITS (COPER III).**

Il COPER II, presieduto dall'Ing. Maurizio Rotondo dell'AISCAT, oltre ad illustrare la nuova Brochure dell'ASECAP sulla Sicurezza Stradale, che è stata redatta in occasione del Congresso di Pola, dedicato per l'appunto alla Sicurezza Stradale nell'ambito dell'Europa allargata, ha avuto anche il compito e l'onore di premiare un rappresentante dei cittadini europei, la Signora Daniela Pini, che ha vinto la Campagna estiva per la Sicurezza stradale, promossa dalla Commissione europea e dall'ASECAP nell'estate del 2005. La Signora Pini, un'insegnante di Lumezzane, in provincia di Brescia, è stata premiata per la sua intensa ed originale attività didattica a favore della sicurezza stradale, volta a diffondere presso i bambini la cultura ed il rispetto delle regole basilari della sicurezza stradale e a formare consapevolmente i futuri utenti delle autostrade europee.

In seguito alla presentazione delle attività ASECAP, la sessione pomeridiana del lunedì, è stata incentrata sul tema del **PPP e del suo ruolo, nell'Europa ampliata, nel realizzare autostrade sicure ed affidabili**. Una **Tavola Rotonda** sul tema ha infatti avuto luogo, con l'intervento del **Presidente dell'AISCAT, dott. Fabrizio Palenzona** e dell'**On. Paolo Costa, Presidente della commissione Trasporti presso il Parlamento europeo**.

Nel corso della Tavola Rotonda è stato sottolineato come lo strumento del PPP sia sempre più utilizzato per far fronte alle crescenti esigenze di adeguamento infrastrutturale dell'Unione europea ampliata e per rispondere all'ingente incremento della domanda di trasporto, seppur non seguito da un parallelo incremento del PIL, tanto nella "vecchia" quanto nella "nuova" Europa.

Poiché gli interventi sulle infrastrutture necessitano impegni finanziari che gravano oltremodo sui bilanci pubblici, lo strumento del PPP sembra essere la soluzione più adeguata, soprattutto alla luce delle prossime prospettive finanziarie dell'Unione europea per il 2007-2013.

Il sistema del PPP attrae capitali privati senza troppo gravare sui bilanci statali, e di conseguenza sui contribuenti, inoltre consente di applicare il principio dell' "utente che paga", dato che gli investitori privati, al fine di ottimizzare il loro investimento, chiederanno agli utenti il pagamento di un corrispettivo per l'utilizzazione dell'infrastruttura in questione e detto corrispettivo sarà reinvestito e utilizzato per il mantenimento e il miglioramento dell'infrastruttura stessa.

L'Onorevole Costa ha illustrato le diverse norme comunitarie ed i principi in materia, che hanno dato origine ad una situazione normativa comunitaria frammentaria in merito al PPP, ed ha citato il *Parere della commissione Trasporti, da lui stesso redatto, in merito al Libro Verde della Commissione europea relativo ai partenariati pubblico-privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni (COM(2004)0327)*. Nel Parere, il Parlamento europeo invita la Commissione europea ad adottare un'iniziativa legislativa sul PPP considerato in maniera generale e a procedere invece all'adozione di uno strumento di natura interpretativa, unicamente per raccordare la legislazione ed i principi esistenti in materia, per quanto riguarda i diversi fenomeni di PPP contrattuale e le diverse forme di PPP cosiddetto istituzionalizzato. In particolare, nel caso di PPP contrattuale, lo strumento interpretativo (possibilmente una Comunicazione della Commissione europea) dovrebbe riguardare la fase di scelta del contraente privato, delineando, pur non rendendoli cogenti, alcuni esempi di « buone pratiche » ad uso delle autorità pubbliche e dei contraenti privati.

Il Parlamento europeo incoraggia inoltre la Commissione europea e la BEI a condividere le loro esperienze e conoscenze, nonché a diffonderle soprattutto in quei paesi che ancora non hanno familiarità con lo strumento del PPP.

La seconda giornata congressuale del martedì, come si è anticipato, è stata dedicata alle presentazioni tecniche, strutturate come ogni anno in sessioni parallele, che hanno toccato i 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.*

Particolarmente innovativa è stata quest'anno la sessione dedicata alla tematica degli appalti pubblici nell'ambito del quadro legislativo dell'Unione europea, soprattutto alla luce degli attuali sviluppi della materia in sede comunitaria, dei quali si è già

parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino informativo e sui quali certamente si tornerà nel corso di edizioni future.

La sessione 2A, per la quale l'AISCAT ha contribuito con un intervento del Segretario Generale, Ing. Massimo Schintu, ha permesso di confrontare la legislazione nazionale esistente in alcuni membri dell'ASECAP in materia di appalti, constatando altresì il grado di recepimento delle normative comunitarie al riguardo. Ricordiamo inoltre che l'AISCAT curerà la pubblicazione, in lingua italiana, delle comunicazioni tecniche presentate dalle proprie Associate durante le Giornate ASECAP 2006 in Croazia.

Per ulteriori informazioni in merito alle presentazioni e ai documenti congressuali, si può visitare il sito dell'ASECAP www.asecap.com

Posizione congiunta ASECAP, IRU, ERF e IRF sulla Revisione intermedia del Libro bianco Trasporti

I rappresentanti del settore europeo del trasporto stradale (operatori e concessionari autostradali, fornitori di infrastrutture e trasportatori) hanno deciso di esprimere la loro posizione in un documento congiunto, indirizzato alla Commissione europea, nel quale chiedono **il perché del ritardo nell'adozione della Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti.**

L'ASECAP, l'IRU e l'ERF hanno infatti esplicitamente chiesto alla Commissione europea di procedere all'adozione del nuovo documento e di rimaneggiare profondamente i principi contenuti nel Libro bianco del 2001, al fine di riportare l'Unione europea sulla strada della competitività grazie ad una politica dei trasporti efficace e realistica, coerente con gli obiettivi di sviluppo ed innovazione contenuti nella Strategia di Lisbona.

Il settore del trasporto stradale europeo constata che, senza dubbio, già in seno ai competenti servizi della DG TREN, la Commissione ha riconosciuto l'esistenza di taluni concetti erronei nel quadro politico esistente in materia di trasporti, in particolare la Commissione ha più volte dimostrato di voler rimuovere l'originario concetto di "svincolare" la crescita economica dell'UE dalla crescita dei trasporti di qui al 2010, nonché l'originaria tendenza al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, che è rimasto un puro concetto teorico, non supportato poi da azioni pratiche. Questi punti centrali del Libro Bianco del 2001 sono stati messi alla prova alla luce della realtà socio-economica degli ultimi cinque anni e la loro credibilità è stata indubbiamente inficiata. Detti concetti dovrebbero invece essere sostituiti da altre strategie che non operino alcuna discriminazione o preferenza tra i diversi modi di trasporto, ma che, al contrario, permettano a ciascun modo di trasporto di realizzare al meglio il suo potenziale di sviluppo.

Obiettivo del nuovo Libro bianco, secondo i rappresentanti del settore stradale europeo, dovrebbe infatti essere quello di porre in essere delle condizioni di eguaglianza e di equa concorrenza, affinché ogni modo di trasporto sia in grado di svolgere pienamente il proprio ruolo al servizio dei cittadini e dell'economia europea.

L'ASECAP, l'IRU e l'ERF credono realmente nella necessità di una politica sostenibile dei trasporti e sono convinti che il legislatore europeo proporrà alla fine un quadro politico realista. Indubbiamente, al fine di giungere ad uno sviluppo sostenibile dei trasporti, la priorità dovrà essere data al miglioramento delle infrastrutture stradali ed un segnale positivo in tal senso dovrebbe provenire dalle Istituzioni comunitarie, qualora riconoscessero esplicitamente, nel nuovo documento del Libro Bianco, che il trasporto stradale offre un notevole contributo all'economia e alla società intera.

Per consultare l'intero testo della dichiarazione congiunta, si può visitare il sito www.asecap.com

GUCE L

- Decisione del Consiglio, del 15 maggio 2006, relativa alla posizione della Comunità europea sul progetto di regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concernente le ruote degli autoveicoli e dei loro rimorchi. **GUCE L 135 del 23.05.2006**
- Decisione del Consiglio, del 15 maggio 2006, relativa alla posizione della Comunità europea sul progetto di regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concernente l'omologazione di sistemi di fari direzionali anteriori (AFS) per autoveicoli. **GUCE L 135 del 23.05.2006**
- Decisione adottata di comune accordo dai governi degli Stati membri la cui moneta è l'Euro a livello di capi di Stato o di governo, del 19 maggio 2006, recante nomina di un membro del Comitato esecutivo della Banca centrale europea. **GUCE L 136 del 24.05.2006**
- Decisione della Commissione, del 20 marzo 2006, relativa alle prescrizioni tecniche dettagliate per l'esecuzione delle prove di cui alla direttiva 2005/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'impiego di sistemi di protezione frontale sui veicoli a motore [notificata con il numero C(2006) 776]. **GUCE L 140 del 29.05.2006**

GUCE C

- Parere del garante europeo della protezione dei dati (GEPD) sulla proposta di Decisione quadro del Consiglio sullo scambio di informazioni in virtù del principio di disponibilità (COM (2005) 490 defn.). **GUCE C 116 del 17.05.2006**
- Progetto del regolamento della Commissione relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a finalità regionale agli investimenti. **GUCE C 120 del 20.05.2006**
- Posizione comune (CE) n. 4/2006, del 23 gennaio 2006, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento. **GUCE C 126E del 30.05.2006**
- Posizione comune (CE) n. 5/2006, del 23 gennaio 2006, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire). **GUCE C 126E del 30.05.2006**

GUCE S

- Bando di gara d'appalto 091433/2006 della Commissione europea – DG TREN - relativo alla *Valutazione d'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni relativi ai trasporti*. **GUCE S 87 del 6.05.2006**

CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

- **Parlamento europeo - sessione plenaria, Strasburgo, 15-18 maggio 2006**
- **ASECAP – XXXIVe Giornate di Studio ed Informazione – Pola (Croazia), 21-24 maggio 2006**
- **GREEN WEEK – Settimana dedicata alla politica ambientale, organizzata dalla DG ENV della Commissione europea - Bruxelles, 30 maggio – 2 giugno 2006**
- **Conferenza sui sistemi di pedaggio stradale: scelta tecnologica e rapporto costo/efficacia. Organizzazione: Agenzia internazionale dell'Energia – Parigi, 1° giugno 2006.**
- **Corridoio Intelligente – La regione del Danubio centro di eccellenza per la Ricerca. Riunione dei Ministri della Ricerca austriaco, slovacco ed ungherese. Melk, Bratislava, 2 giugno 2006.**
- **Rappresentanza della Commissione europea a Roma. Tavola Rotonda – Controllare i cambiamenti climatici: quale impegno per l'Italia? Roma, uffici della Rappresentanza della Commissione europea, 5 giugno 2006.**
- **Consiglio UE Trasporti ed Energia. Lussemburgo, 8-9 giugno 2006.**
- **Lo sviluppo sostenibile: un'opportunità per rilanciare l'Europa. Conferenza organizzata dai Giovani Professionisti dell'Ile de France. Parigi, 8 giugno 2006.**
- **Consiglio UE Affari Generali e Relazioni Esterne. Bruxelles, 12 giugno 2006.**
- **V° Congresso Asia-Pacifico UITP (Unione Internazionale del Trasporto Pubblico) : « La Mobilità ed il Trasporto Urbano ». Seul, Corea, 18-23 giugno 2006**
- **Riunione mensile della commissione TRAN presso il Parlamento europeo. Bruxelles, 19-21 giugno 2006**

GLOSSARIO

BEI: Banca europea per gli Investimenti

CEB: *Council of Europe Development Bank* – Banca per lo Sviluppo del Consiglio d'Europa

DG ENV: Direzione Generale “Ambiente” - Commissione europea

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

ERBD: *European Bank for Reconstruction and Development* – Banca europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo

ERF: *European Union Road Federation* – organizzazione europea con sede a Bruxelles

IRU: *International Road Transport Union* - organizzazione internazionale operante a Bruxelles

GUCE: Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee

NEFCO: *Nordic Environment Finance Corporation* – Corporazione Finanziaria Nordica per l'Ambiente

NEI: acronimo comunitario per indicare i Nuovi Stati Indipendenti (in particolare le Repubbliche dell'ex Unione Sovietica)

NIB: *Nordic Investmetn Bank* – Banca Nordica per gli Investimenti

RTEt: Reti transeuropee di trasporto

TACIS: Programma di sostegno comunitario a favore della Federazione Russa e degli Stati appartenenti all'ex Unione Sovietica

TRACECA: Commissione intergovernativa del corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia

TRAN: commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

Chiusura di redazione: 31 maggio 2006
Per ulteriori informazioni: info@aiscat.it