



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.4.2003
COM(2003) 132 definitivo

2003/0081 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Sviluppare la rete transeuropea di trasporto:
finanziamenti innovativi, interoperabilità del telepedaggio**

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**concernente la generalizzazione e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale
nella Comunità**

(presentata dalla Commissione)

INDICE

PARTE I: STRUMENTI FINANZIARI E DI GESTIONE PIÙ EFFICIENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO	6
1. Il finanziamento della rete transeuropea di trasporto: diagnosi della situazione attuale	8
1.1. Una rete che manca di finanziamenti	8
1.2. Fondi pubblici il cui coordinamento dev'essere migliorato.....	9
1.3. Investimenti pubblici molto selettivi.....	11
1.4. Il finanziamento interamente privato	11
1.5. La partecipazione congiunta di finanziamenti pubblici e privati	11
1.6. Un quadro più adatto ai finanziamenti	14
2. Elementi per una soluzione	16
3. Verso un migliore coordinamento e sinergie basate su nuove strutture.....	17
3.1. I fondi.....	17
3.2. Le strutture	18
3.3. Il coordinamento a livello di ogni progetto: la costituzione di entità giuridiche di natura transnazionale.....	18
3.4. Lo sviluppo di nuovi strumenti finanziari comunitari	20
3.5. Garanzie dell'Unione per i rischi politici della rete transeuropea di trasporto	20
PARTE II: VERSO UN SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO	23
RELAZIONE	24
1. Introduzione	24
2. Il punto sulle azioni di normalizzazione	25
3. Accesso al pedaggio nei nuovi Stati membri e situazione per gli automezzi pesanti	25
4. Obiettivo della direttiva	26
5. Realizzazione dell'obiettivo.....	27
6. Associazione della localizzazione via satellite e delle comunicazioni mobili alle tecnologie a microonde a breve e medio termine, in vista di una scelta esclusiva della tecnologia più moderna per il lungo termine	28
7. La soluzione tecnica a lungo termine per la diffusione del servizio europeo: la soluzione satellitare s'impone a partire dal 2008 per i nuovi sistemi e nel 2012 in maniera generale.	28
8. Il calendario di attuazione del servizio europeo.....	29

9.	Attuazione del servizio europeo: un comitato di regolamentazione	30
	DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente l'utilizzazione generalizzata e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità.....	32
	SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA.....	39
	SCHEDA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI).....	47

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del telepedaggio

Non esistono economie competitive senza valide reti di trasporto. La creazione e il buon funzionamento della rete transeuropea di trasporto, riconosciuti come politica comunitaria da dieci anni rappresentano una condizione essenziale per la riuscita del mercato interno e per garantire una mobilità sostenibile in un'Unione ampliata. Malgrado ciò, la rete resta confrontata ad una crescita del traffico forte ma non equilibrata mentre la necessità di uno sviluppo sostenibile e di un'integrazione delle reti dei futuri Stati membri diventa più evidente. Le infrastrutture di trasporto restano mal utilizzate e mancano di finanziamenti a causa della non trasparenza dei costi pagati dall'utenza, dei mezzi finanziari di cui dispone l'Unione e di un quadro favorevole agli investimenti.

Nel Libro bianco «*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*»¹, la Commissione aveva già messo in evidenza la palese inadeguatezza tra obiettivi dichiarati e mezzi a disposizione della Comunità. Il bilancio assegnato dagli Stati membri per sviluppare queste infrastrutture di trasporto e i fondi messi a disposizione dall'Unione sono insufficienti. Paradossalmente il trattato ha conferito alla Comunità la responsabilità di stabilire degli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, senza assegnarle le risorse finanziarie per portare a buon fine questo compito.

La possibilità che i fondi pubblici destinati a questi progetti aumentino significativamente, nel breve periodo, è scarsa, considerati gli effetti congiunti del rallentamento economico attuale e dei vincoli di bilancio. Gli Stati membri si pongono altre priorità nell'uso di questi fondi pubblici, mentre i cittadini e le imprese dell'Unione subiscono quotidianamente e concretamente le conseguenze di squilibri modali sempre più marcati e dell'inadeguatezza della rete all'aumento della mobilità. Per alcuni progetti si può prevedere il ricorso a partnership pubblico-privato (PPP) come complemento al finanziamento pubblico, ma attualmente le incognite sui progetti da realizzare (soprattutto quelli ferroviari e transfrontalieri) e sulle scelte di politica di trasporto sono troppo numerose. Il settore privato non ha sufficiente fiducia per impegnarsi nel loro finanziamento e le PPP hanno quasi sempre bisogno di un sostegno finanziario pubblico considerevole, a base di sovvenzioni o di garanzie.

Innanzitutto una chiave per il successo dell'allargamento è però la realizzazione di una rete di infrastrutture di trasporto efficiente che consenta di completare le sezioni mancanti dei Quindici e dei nuovi Stati membri e di approfittare pienamente dello spazio unico europeo. Ciò richiede l'ammodernamento e la costruzione di nuove infrastrutture non soltanto in questi paesi, ma anche negli attuali Stati membri dell'Unione, considerati i progetti ancora non realizzati, i nuovi flussi di traffico che si svilupperanno e le connessioni (molto carenti) tra queste due zone.

La questione del finanziamento di queste nuove infrastrutture è una delle principali sfide nel contesto dell'allargamento.

¹ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

In attesa che esse siano realizzate, bisogna garantire che la raccolta dei diritti, tramite una tariffazione dell'uso delle infrastrutture, non avvenga a detrimento della fluidità del traffico, donde la necessità che i sistemi siano interoperabili.

La presente comunicazione apporta chiarimenti sulla situazione delle infrastrutture della rete transeuropea e il loro finanziamento e mostra la necessità di attuare prontamente un insieme di misure complementari incentrate su un uso più efficace dei fondi destinati alle infrastrutture transeuropee. Queste misure si basano su **due grandi pilastri**:

- **un migliore coordinamento dei finanziamenti pubblici e privati delle reti transeuropee di trasporto**
- **accompagnato da un Servizio europeo di telepedaggio efficiente.**

Queste misure devono contribuire a rendere più stabile il quadro politico a lungo termine e le condizioni di finanziamento dei grandi progetti della rete transeuropea. La presentazione di uno strumento legislativo tramite modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (Eurovignette) entro il giugno 2003, a seguito del Consiglio europeo di Bruxelles del 20-21 marzo 2003, consentirà un approccio comunitario in materia di tariffazione delle infrastrutture e definirà le condizioni di attuazione dei finanziamenti incrociati previsti nel Libro bianco sui trasporti. Il «Servizio europeo di telepedaggio» offrirà a quanti circolano sulle reti stradali transeuropee un contratto di abbonamento unico in grado di offrire nuovi servizi.

PARTE I: STRUMENTI FINANZIARI E DI GESTIONE PIÙ EFFICIENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

Introduzione

La politica delle reti è stata inserita nelle competenze comunitarie dal trattato di Maastricht entrato in vigore nel 1993, che promuove l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti, affinché l'Europa possa beneficiare interamente dei vantaggi che derivano da uno spazio senza frontiere. In questo contesto, la Comunità è stata incaricata di stabilire un insieme di orientamenti che contemplano gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee². Ciò è avvenuto nel 1996, con l'adozione della decisione 1692/96³ sugli orientamenti nel settore dei trasporti. L'obiettivo principale di questa politica era – e resta – colmare le lacune (collegamenti mancanti) delle grandi reti di infrastruttura che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone (trasporto), dell'elettricità e del gas (energia) e delle idee (telecomunicazioni). La presente comunicazione riguarda tuttavia soltanto la rete transeuropea di trasporto (*Trans-European Network - TEN-T*), tenuto conto delle differenze significative che esistono con i settori dell'energia e delle telecomunicazioni.

Le lacune che caratterizzano le reti sono principalmente dovute al fatto che la pianificazione era, fino ad un'epoca recente, nazionale e non teneva sempre debitamente conto della dimensione transeuropea. Questa assenza di visione transeuropea è all'origine dei persistenti ostacoli al buon funzionamento del mercato interno⁴. In questo contesto, il Libro bianco⁵ ha sottolineato che i ritardi nella realizzazione dei progetti della rete transeuropea di trasporto sono una delle principali fonti di inefficienza e di congestione dei grandi assi della rete. Con l'allargamento vi sarà inevitabilmente un aumento significativo del volume del traffico⁶, su infrastrutture stradali o ferroviarie a volte obsolete o la cui capacità resta ben al di sotto delle necessità, donde l'urgenza di completare i collegamenti mancanti di questa rete. Dieci anni dopo l'entrata in vigore del trattato di Maastricht, quasi altrettanto dopo il vertice di Essen, lo sviluppo delle reti transeuropea di trasporto ristagna. I motivi sono molteplici e fanno capo principalmente a:

² Articolo 155.

³ Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996 - GU L 228 del 9 settembre 1996.

⁴ La chiusura del Monte Bianco dopo l'incidente del 24 marzo 1999 e la scarsità di alternative, in particolare ferroviarie, è rivelatrice di questa situazione che ha inciso negativamente sull'economia della Valle d'Aosta (e dell'Italia in generale) in termini di reddito interno lordo. Questo impatto è stato stimato, tra il 1999 e l'inizio del 2002, a 3 000-3 200 milioni di euro in totale, per un terzo imputabili ad una maggiorazione dei costi di trasporto e per il resto a mancate esportazioni verso altri paesi dell'Unione europea (fonte: Dipartimento per lo sviluppo delle economie territoriali della Presidenza del Consiglio, 2003)

⁵ COM(2001) 370.

⁶ Il Libro bianco prevede nel periodo 1998-2010 un aumento tendenziale del traffico viaggiatori del 24% e delle merci del 38% per i quindici paesi dell'Unione attuale. L'aumento del traffico di automezzi pesanti – in assenza di interventi per distribuire meglio la domanda – dovrebbe avvicinarsi al 50%. L'aumento del traffico potrebbe facilmente essere il doppio nei futuri Stati membri e per il traffico tra l'Unione attuale e questi paesi, tenendo conto in particolare della delocalizzazione di imprese industriali ad alta intensità di manodopera verso questi paesi.

- la mancanza di volontà politica dei decisori negli Stati membri che non hanno tenuto sufficientemente conto della dimensione transeuropea di questi progetti;
- l'insufficienza delle risorse finanziarie dedicate alla rete transeuropea, siano esse pubbliche (nazionali e comunitarie) o private e lo sfruttamento soltanto parziale delle formule di partnership pubblico-privato;
- la frammentazione delle entità responsabili di questi progetti che rende molto difficile coordinare le risorse e la gestione dei progetti.

Il presente documento fa il punto della situazione dei finanziamenti delle infrastrutture di trasporto, esamina alcune piste per rafforzare l'efficacia dei finanziamenti e rilanciare il dibattito, presso le parti interessate, sui mezzi necessari in futuro per garantire l'efficienza della rete di trasporto da cui l'Unione allargata dipenderà fortemente nei prossimi decenni in termini di competitività.

1. IL FINANZIAMENTO DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO: DIAGNOSI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

La Comunità si è dotata di nuove competenze in materia di pianificazione delle reti transeuropee che non si sono però accompagnate ad una dotazione finanziaria adeguata per realizzarle. Parallelamente, a parte le intenzioni, gli Stati membri registrano problemi, a causa dei vincoli di bilancio, a finanziare le infrastrutture identificate nella decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, in particolare le sezioni transfrontaliere. Occorre un quadro più adatto a questi problemi di finanziamento per rispondere alle sfide poste dalla realizzazione di queste infrastrutture. I fondi disponibili – in particolare pubblici (anche comunitari) – sono coordinati male, a scapito dell'efficacia e gli investimenti privati – molto selettivi – restano molto insufficienti rispetto al fabbisogno finanziario.

1.1. Una rete che manca di finanziamenti

L'attuazione dei progetti della rete transeuropea di trasporto si urta principalmente al problema del suo finanziamento. Il costo stimato della sola rete transeuropea di trasporto sfiora 350 miliardi di € per tutti i progetti da realizzare entro il 2010, ai quali occorre aggiungere più di 100 miliardi di € per quelli relativi ai futuri Stati membri. Se gli obiettivi fissati dall'Unione per lo sviluppo delle reti sono giusti e ambiziosi, i risultati sono inferiori alle aspettative, con un tasso di realizzazione dei progetti prioritari, nel settore del trasporto, che non superava, alla fine del 2001, il 25% del costo totale previsto per questi progetti. Soltanto tre dei quattordici progetti prioritari ratificati dai capi di Stato e di governo ad Essen nel dicembre 1994 sono stati completati⁷ e alcuni degli undici progetti restanti sono ancora alla fase di studi preliminari. I principali ritardi si concentrano sulle sezioni transfrontaliere di questi progetti – meno proficui e meno prioritari rispetto a sezioni nazionali. Questa situazione influisce in particolare sui progetti nelle Alpi e nei Pirenei⁸.

Gli Stati membri che negli anni '80 investivano in media l'1,5% del PIL nella realizzazione di infrastrutture di trasporto, ne investono ora meno dell'1%⁹. Il contributo degli Stati membri ai vari progetti della rete transeuropea di trasporto è di circa 15-20 miliardi di € l'anno. Questi finanziamenti sono chiaramente insufficienti per realizzare entro il 2010, tutti i progetti previsti e non tengono conto delle nuove necessità legate all'allargamento. Questo disimpegno nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto può sorprendere, considerati il parallelo e forte aumento della domanda di mobilità e l'importanza dei trasporti per l'economia.

Oltre ai finanziamenti degli Stati membri, anche la Comunità partecipa al finanziamento della rete transeuropea di trasporto. Infatti, come complemento del ruolo attribuitole nell'individuazione delle varie componenti della rete transeuropea, il mandato della Comunità copre anche gli aspetti finanziari. Un bilancio dedicato alle reti transeuropee, accompagnato, per la sua attuazione dal regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, modificato dal regolamento (CE) n. 1655/99 del

⁷ Il collegamento fisso dello Øresund tra la Svezia e la Danimarca, l'aeroporto di Milano Malpensa e l'ammodernamento della linea ferroviaria Cork-Dublino.

⁸ Cfr. relazione della commissione Bilancio del Parlamento europeo sulla proposta della Commissione volta a modificare il regolamento finanziario rete transeuropea di trasporto. Relazione del sig. Turchi.

⁹ Tutte le infrastrutture di trasporto.

Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (in appresso chiamato per semplicità “regolamento finanziario TEN”) è previsto per il sostegno a progetti di interesse comune, per studi o per la realizzazione di opere. Questi cofinanziamenti avvengono principalmente attraverso sovvenzioni dirette, mentre il regolamento finanziario TEN permette anche garanzie di prestito o abbuoni di interesse. La Comunità partecipa anche, in parallelo, al finanziamento di queste reti attraverso i Fondi strutturali (Fondo di coesione e FESR). Per i collegamenti nei futuri Stati membri, lo strumento strutturale di preadesione interviene nello sviluppo delle reti in questi paesi. Riassumendo, la partecipazione comunitaria dell’Unione europea (tutti gli strumenti, ad esclusione dei prestiti della Banca europea per gli investimenti) raggiunge circa 20 miliardi di € per il periodo 2000-2006¹⁰. È chiaro che il contributo comunitario copre soltanto una parte (molto) limitata delle necessità finanziarie e risulta in gran parte insufficiente per contribuire allo sviluppo delle reti.

Alla luce di questi dati, sembra ovvio che il bilancio assegnato dagli Stati membri agli investimenti nella rete transeuropea, e i fondi messi a disposizione dall’Unione risultino insufficienti. Con l’attuale ritmo di investimenti, occorrerebbero quasi 20 anni per completare quanto era previsto per il 2010. Fra le nuove priorità, apparse da quando vige la politica delle reti, vi sono quelle legate all’allargamento, che richiederà, non soltanto la (ri)costruzione o la sistemazione delle reti dei nuovi Stati membri, ma anche di quelle degli attuali Stati membri dell’Unione e i collegamenti tra queste due zone. Bisogna inoltre segnalare, come elemento nuovo, la necessità di contribuire alla realizzazione di un trasferimento modale effettivo verso modi di trasporto più rispettosi dell’ambiente, come richiesto dal Consiglio europeo di Göteborg, orientando gli investimenti verso questi modi. A ciò si aggiunge la necessità di contribuire alla realizzazione della società della conoscenza adattando le reti di trasporto all’uso delle nuove tecnologie sull’esempio del progetto “GALILEO”.

Mentre la domanda di mobilità aumenta, la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, in particolare transfrontaliere, sembra segnare il passo. Questa politica di trasporto, con obiettivi ambiziosi, in termini di costruzione di nuove infrastrutture, non dispone dei mezzi finanziari per concretizzare queste ambizioni. Come sottolineato nel Libro bianco sui trasporti, il perdurare di tale situazione potrebbe avere conseguenze, in termini di sicurezza, ambiente e qualità della vita per le popolazioni rivierasche e competitività generale dell’apparato produttivo della futura Europa ampliata.

1.2. Fondi pubblici il cui coordinamento dev’essere migliorato

Oltre alla ricerca di nuove fonti di finanziamento, la realizzazione di questi grandi progetti si scontra con la mancanza di coordinamento tra le diverse risorse finanziarie pubbliche. Questo coordinamento è problematico in quanto bisogna stabilire un delicato equilibrio tra diverse priorità, a livello regionale, nazionale e comunitario, priorità non sempre convergenti.

¹⁰ Il bilancio della rete transeuropea di trasporto ha soltanto una dotazione di 4,17 miliardi di € per il periodo 2000-2006, del tutto inadeguata rispetto al fabbisogno reale di queste reti.

In primo luogo a livello di contributo comunitario, i Fondi strutturali (FESR), il Fondo di coesione e ISPA hanno il vantaggio di consentire una partecipazione ai progetti significativa, – con tassi spesso superiori al 50% del costo totale del progetto – cosa che conferisce alle istanze comunitarie un peso considerevole, nel loro programma di attuazione, pur nel rispetto del principio di sussidiarietà. Questa situazione, favorevole allo sviluppo della TEN è però principalmente limitata ai paesi detti di coesione e alle regioni in ritardo di sviluppo.

L'aiuto fornito dal bilancio della rete transeuropea di trasporto, è in teoria destinato a fungere da “catalizzatore” al momento dell'avviamento di questi progetti per dimostrarne la validità e l'interesse economico e finanziario. Può anche fungere da “leva” per mobilitare altre fonti di finanziamento, pubbliche e private, e facilitare il ricorso ai prestiti. Questa possibilità è però utilizzata raramente. Tenuto conto della complessità dei progetti in questione e del loro crescente costo, il regolamento finanziario TEN attualmente in vigore che limita il sostegno al 10% del costo totale, non può sufficientemente stimolare l'avviamento di alcuni di questi progetti. In queste condizioni, il bilancio della rete transeuropea di trasporto può assolvere sempre meno funzioni di catalizzatore e di leva.

In secondo luogo, l'esperienza mostra anche che gli Stati nelle domande di aiuto finanziario, tendono a disperdere le risorse comunitarie su una moltitudine di progetti, anziché concentrarle su un numero più ristretto, cosa che permetterebbe ai finanziamenti comunitari di svolgere un ruolo di catalizzatore. L'assenza di precise scelte prioritarie penalizza l'efficacia globale di questi fondi. Per questo motivo, nella gestione del bilancio della rete transeuropea, la Commissione non accetta una dispersione tra numerosi progetti di piccole dimensioni e vuole concentrare i finanziamenti sulle priorità del Libro bianco (strozzature, trasporto marittimo a corto raggio, fine dell'isolamento delle regioni periferiche).

Inoltre, a differenza del sostegno comunitario attraverso il bilancio delle reti transeuropee o il Fondo di coesione che assume la forma di sovvenzioni dirette (donazioni, in un certo senso), il contributo della Banca europea degli investimenti è realizzato attraverso prestiti a tasso agevolato¹¹ garantito dagli Stati membri. La Banca europea per gli investimenti è uno dei principali finanziatori dei grandi progetti di infrastruttura transeuropei e la sua politica di concessione dei prestiti segue criteri di valutazione propri e un sistema di gestione indipendente. La quota dei prestiti assegnati alla ferrovia (24% del totale dei prestiti assegnati nel settore del trasporto tra il 1997 e il 2001¹²) è nettamente inferiore a quella delle sovvenzioni dirette del bilancio della rete transeuropea di trasporto a favore delle infrastrutture ferroviarie (approssimativamente due terzi nel 2000). I prestiti assegnati dalla Banca europea per gli investimenti alla strada permangono preponderanti (35% tra il 1997 e il 2001).

¹¹ La BEI può fornire prestiti della durata di 20 anni o più, a tassi derivati dal suo “rating” AAA (il più favorevole), più un debole margine.

¹² Una parte di questo 24%, è destinata all'acquisto di materiale di trasporto e copre anche infrastrutture che non fanno parte delle reti transeuropee di trasporto. Ciò significa che la quota delle infrastrutture ferroviarie rete transeuropea di trasporto è ancora inferiore. In cambio, la BEI contabilizza su un'altra linea, i prestiti concessi alle grandi infrastrutture (6%) del totale, per tutti i modi, ma dove la ferrovia ha una quota non trascurabile.

A livello nazionale infine, la pianificazione delle infrastrutture di trasporto transeuropee è caratterizzata spesso più da una pletora di progetti non coordinati¹³ che da una scelta di priorità coerenti, rispondenti all'aumento dei flussi di traffico nell'Unione e tra l'Unione e questi principali partner (e futuri membri) esterni.

Il grado di impegno degli Stati membri a favore dello sviluppo della rete transeuropea di trasporto dipende anche da alcuni fattori come la loro situazione geografica, in particolare il grado di isolamento rispetto al centro dell'Unione nonché dalla loro adesione ad un approccio tradizionale nella pianificazione delle infrastrutture che tende a scoraggiare il ricorso a formule innovative, basandosi quasi esclusivamente su finanziamenti pubblici.

1.3. Investimenti pubblici molto selettivi

Tenuto conto dei forti vincoli di bilancio che pesano sugli Stati membri e del fabbisogno di nuove infrastrutture altrettanto considerevole (in particolare nella prospettiva dell'allargamento), un finanziamento di queste infrastrutture, a medio termine, interamente pubblico si configura sempre più utopistico. Puntare *soltanto* su questo tipo di finanziamento rischia di provocare ritardi – con conseguenze inaccettabili – nella realizzazione di queste reti, come constatato nel Libro bianco.

1.4. Il finanziamento interamente privato

L'esperienza mostra che un modo di finanziamento interamente privato per infrastrutture di trasporto, non è la migliore opzione per realizzare progetti di grande dimensione. Uno dei rari esempi significativi recenti è il tunnel sotto la Manica che – a parte l'innegabile successo tecnico – non è, sul piano finanziario, un modello per gli investitori che vorrebbero lanciarsi nella realizzazione di questo tipo di infrastrutture. Gli investimenti nelle grandi infrastrutture di trasporto, per il tipo di vincoli che generano, si rivelano poco adatti al finanziamento unicamente del settore privato. Oltre agli importi significativi in gioco, i rischi di esercizio e quelli inerenti alla fase di costruzione, la durata d'ammortamento dell'infrastruttura, la redditività aleatoria¹⁴ e a lungo termine, sono altrettanti elementi a sfavore di un finanziamento interamente privato di queste infrastrutture. Le amministrazioni pubbliche non hanno quindi il riflesso di cercare soluzioni in un finanziamento misto (pubblico-privato). Questa visione tradizionale scoraggia pertanto gli investitori privati.

1.5. La partecipazione congiunta di finanziamenti pubblici e privati

Se i vincoli di bilancio incidono pesantemente sulle possibilità di finanziamento pubblico, esistono tuttavia dei mezzi per aumentare l'effetto leva del denaro pubblico onde attirare capitali privati, come l'affidamento in concessione¹⁵ che ha dato – e continua a dare – buoni risultati. L'affidamento in concessione delle reti ferroviarie che ha caratterizzato l'espansione del trasporto ferroviario nel XIX secolo, mostra che il finanziamento di queste infrastrutture, principalmente da parte di investitori privati appariva – all'epoca – sufficientemente interessante e remunerativo, ma restava tuttavia nella grande maggioranza dei casi, una prerogativa dell'autorità (regalia), in quanto gli investitori privati erano soltanto incaricati della posa dei

¹³ Per i quali i finanziamenti non sono sempre garantiti.

¹⁴ Considerati in particolare i costi di manutenzione che si aggiungono ai costi di costruzione.

¹⁵ O di altre forme di partnership pubblico-privato basate su un principio di condivisione dei rischi e dei benefici tra il settore pubblico e il settore privato.

binari e della gestione dell'infrastruttura. In epoca più recente, l'affidamento in concessione di autostrade o di aeroporti è diventato una pratica corrente in numerosi paesi, dove ha dimostrato la sua validità¹⁶. Le reti autostradali francesi, italiane e spagnole sono state in gran parte realizzate, a partire dagli anni 1950, attraverso concessioni, consentendo un rapido sviluppo di queste infrastrutture senza un indebitamento massiccio degli Stati.

Le partnership pubblico-privato (PPP) rappresentano ancora oggi una buona opzione per finanziare le infrastrutture di trasporto in Europa, ma sono confrontate a considerevoli ostacoli di natura economica, giuridica e a volte politica. Secondo la Commissione bisogna diffondere le buone pratiche e aggiornare il quadro normativo esistente per rendere più interessanti le formule PPP, in particolare per gli investitori privati. Questa revisione del diritto amministrativo classico di concessione è già stata avviata in alcuni Stati membri.

In questo contesto la Commissione preparerà un Libro verde sulle partnership pubblico-privato e sul diritto europeo in materia di appalti pubblici. L'obiettivo di questo Libro verde è lanciare una vasta consultazione pubblica sullo sviluppo rapido delle varie forme di PPP e sull'inquadramento giuridico in diritto comunitario degli appalti pubblici. Ai fini di un dibattito in conoscenza di causa, il documento presenterà un'analisi della situazione attuale, individuerà le incertezze giuridiche e presenterà le opzioni possibili per il futuro. Questa consultazione consentirà alla Commissione di valutare se il quadro giuridico debba essere migliorato o completato onde permettere un migliore accesso degli operatori economici alle varie operazioni di PPP realizzate nell'Unione europea. Nel contesto della rete transeuropea di trasporto, le PPP devono rispettare una serie di condizioni essenziali:

- (1) la definizione del progetto in questione deve essere chiara;
- (2) il progetto deve avere una volontà politica chiara e a lungo respiro, per evitare di rimettere in causa le decisioni iniziali;
- (3) i soggetti interessati devono adoperarsi per garantire una partnership di qualità;
- (4) si devono prevedere una trasparenza perfetta dei costi, delle condizioni di concessione e di esercizio e più generalmente del progetto. In particolare, bisogna garantire che il settore privato non debba far fronte ad una serie di sovraccosti rispetto alle previsioni esaminate al momento della scelta come candidato;
- (5) si devono definire chiaramente garanzie finanziarie e deve esistere un ambiente giuridico preciso e stabile;
- (6) il progetto deve essere ben dimensionato dal punto di vista economico;
- (7) il progetto deve produrre entrate entro termini ragionevoli, anche attraverso attività connesse;
- (8) il progetto deve prevedere una ripartizione delle entrate al di là di un importo congiuntamente deciso – importo minimo di entrate garantito dallo Stato (senza però che esse possano essere collegate ad aiuti mascherati);

¹⁶ Mediante l'applicazione di pedaggi reali o fittizi (*shadow tolls*).

- (9) il progetto deve anche prevedere una ripartizione chiara e dettagliata dei rischi in modo che ogni partner abbia il controllo del rischio che non è più in grado di assumere.

Queste condizioni non sono sempre soddisfatte nella pratica. Ciò che questi progetti offrono, è una redditività finanziaria (debole) a lungo termine, un rischio di costruzione e di esercizio (traffico) a volte elevato. La complessità delle PPP porta anche ad una situazione nella quale i criteri necessari per raggiungere il successo sono di rado correttamente soddisfatti per l'insieme di un grande progetto della rete transeuropea di trasporto. Tuttavia, per le parti transfrontaliere di un progetto specifico e su sezioni ben definite di un progetto della rete transeuropea, il rispetto di queste condizioni è fattibile e può certamente suscitare l'interesse del capitale privato.

Parallelamente, non bisogna sottovalutare altri limiti di questo processo:

- (1) le reticenze di alcuni Stati membri ad incoraggiare le PPP;
- (2) la durata sempre più lunga dei negoziati, elemento dissuasivo;
- (3) l'importo necessario per partecipare a un bando di gara correlato alle dimensioni e alla complessità del progetto;
- (4) la ricerca della redditività a breve termine, mentre per la maggior parte dei progetti essa è a lungo o lunghissimo termine;
- (5) il contesto politico, talvolta fluttuante, che genera incertezze che incidono sulla redditività del progetto e possono scoraggiare gli investitori privati.

Le PPP costituiscono uno strumento interessante, in piena espansione in numerosi settori ma il cui successo dipende dalla presenza di determinati fattori o condizioni: progetti di dimensione ridotta, progetti la cui retribuzione e i rischi sono facili da calcolare, autostrade, ponti o aeroporti. Possono anche essere utili dal momento che l'apporto del settore privato permette di massimizzare i risultati e di controllare meglio i costi rispetto a un progetto simile gestito dal settore pubblico. Questa soluzione è invece raramente neutrale in termini di costo che spesso supera il costo di un finanziamento interamente pubblico, a causa dei costi delle transazioni¹⁷ e del capitale più elevati per gli investitori privati. Il ricorso alle PPP non è quindi una soluzione "miracolo" per il settore pubblico confrontato a vincoli di bilancio. L'esperienza insegna invece che una PPP mal preparata può comportare costi considerevoli per il settore pubblico.

I parametri tecnici, le complessità strutturali e le incertezze politiche che influiscono sulle condizioni di esercizio dei progetti della rete transeuropea di trasporto ferroviario, rendono questi progetti un caso difficile che supera di gran lunga gli esempi attuali di PPP. Occorrerà tuttavia seguire da vicino l'esperienza tentata dai governi francese e spagnolo di affidamento in concessione per l'esercizio e la costruzione da parte di un consorzio privato della sezione internazionale Perpignan-Figueras del progetto prioritario n. 3 TGV Sud. Sul piano generale, il processo di apertura del mercato ferroviario alla concorrenza – già iniziato a livello

¹⁷ In particolare legati all'individuazione, alla condivisione e alla copertura dei rischi.

dell'UE – comporterà un miglioramento dei servizi commerciali delle società ferroviarie e aumenterà l'interesse ad investire in questo tipo di progetti.

1.6. Un quadro più adatto ai finanziamenti

L'esperienza nel finanziamento di progetti mediante le PPP è essenzialmente limitata ad infrastrutture il cui costo resta nettamente inferiore a quello previsto per i grandi progetti di infrastruttura transeuropei attualmente allo studio¹⁸. Più la partecipazione del settore privato aumenta in questi progetti e più aumenta la necessità di istituire meccanismi di garanzia. Soprattutto le PPP recenti prevedono sistemi di compensazione finanziaria per l'esercente se il traffico reale è inferiore alle previsioni e ciò può rivelarsi talvolta molto costoso per lo Stato. In questo contesto, è sconsigliabile un modello unico di PPP, data la diversità dei progetti e risulta più adatto un approccio caso per caso. Bisogna tuttavia promuovere maggiormente le PPP a livello transeuropeo, con riferimento a progetti o parti di progetti¹⁹ ben specifici le cui caratteristiche permettono di adattarsi a questi vincoli (strade, aeroporti²⁰, terminali, porti). Occorrono nuove idee, clausole innovative e il superamento di una nozione tradizionalmente "pubblica" per incoraggiare questa tendenza a livello comunitario. Il coordinamento tra i diversi soggetti di un progetto (siano essi entità pubbliche o private) è uno degli aspetti che maggiormente influenzano la riuscita di un progetto, soprattutto se si tratta di un'infrastruttura transfrontaliera. L'istituzione di una struttura per la gestione del progetto che sia responsabile del suo finanziamento risulta quindi particolarmente complessa.

La rete di trasporto è caratterizzata dalla grande diversità dei progetti da realizzare, dalla loro durata di vita (talvolta molti secoli), da considerevoli rischi (finanziari, tecnici, ambientali, politici ecc.) e quindi da un tasso di redditività su cui gravano grandi incertezze. Non è quindi una risposta unica alla problematica del finanziamento delle infrastrutture. Per risolvere questo problema di finanziamento bisogna ricorrere a vari strumenti, eventualmente combinabili e adattabili ad ogni categoria di progetto. In questo contesto, la creazione di strutture - uniche - di gestione dei progetti, in grado di far fronte ai vincoli finanziari e amministrativi rappresenta una priorità.

In un contesto caratterizzato da una penuria di risorse, l'obiettivo è offrire un quadro più adatto al finanziamento delle grandi infrastrutture di trasporto, facendo appello soprattutto agli strumenti esistenti che devono però essere rafforzati.

Nel caso delle PPP, la Commissione ha già trattato questi aspetti più di quattro anni fa, nella comunicazione sulla partecipazione del settore pubblico e privato al

¹⁸ Ad esempio, la sola sezione internazionale del progetto Lione-Torino supera 6,5 miliardi di €, quella del Brennero è prossima a 5 miliardi di €.

¹⁹ Il caso del collegamento HSL Zuid è emblematico al riguardo. Il settore privato finanzia il 20% del progetto (parte sovrastrutture), mentre i fondi pubblici concernono la realizzazione dell'infrastruttura e coprono tutti i rischi associati.

²⁰ In Grecia, il nuovo aeroporto di Atene Spata, è stato costruito e cofinanziato da un consorzio di imprese private e di banche e dai Fondi strutturali. Per garantire entrate sufficienti, è stato stipulato nel contratto di concessione che l'aeroporto esistente doveva essere chiuso al momento dell'apertura del nuovo aeroporto.

finanziamento dei progetti della rete transeuropea di trasporto²¹ che definisce chiaramente le condizioni di attuazione delle PPP per progetti di infrastruttura. Inoltre il regolamento finanziario TEN n. 1655/99 prevede aiuti alla costituzione di capitale di rischio (1% massimo del bilancio della rete transeuropea di trasporto) – sotto l’egida della Banca europea per gli investimenti – per contribuire ad organizzare partnership tra settore pubblico e privato nei progetti di reti transeuropee.

La Comunità dispone di quattro strumenti di bilancio per finanziare grandi infrastrutture di trasporto transeuropee: il FESR, il Fondo di coesione, lo strumento strutturale di preadesione (ISPA)²² e la linea di bilancio dedicata alle reti transeuropee che assegnano finanziamenti sotto forma di sovvenzioni. Ai termini del regolamento del Fondo di coesione *la Commissione sostiene gli sforzi compiuti dagli Stati membri beneficiari per massimizzare l’effetto leva delle risorse del fondo promuovendo un maggiore ricorso a fonti private di finanziamento*. Di fatto i cofinanziamenti comunitari attraverso il FESR o il Fondo di coesione possono servire a sostenere progetti secondo uno schema PPP²³. Ciò è reso possibile dal tasso elevato di sostegno possibile con questi fondi. Dopo fruttuose discussioni con la Commissione, la Grecia ha deciso di sviluppare delle PPP per alcuni dei suoi progetti stradali onde utilizzare i fondi così “risparmiati” per dei progetti ferroviari.

Inoltre, è importante notare che negli ultimi anni il quadro economico e normativo e gli strumenti di finanziamento hanno fatto progressi considerevoli, che rendono più facile – in teoria – la creazione di PPP. In questo contesto bisogna far riferimento alle iniziative già prese dalla Commissione:

- una comunicazione interpretativa del 29 aprile 2000 in cui la Commissione ha precisato la situazione del diritto comunitario in materia di concessione. Attualmente le concessioni non sono coperte dalle direttive sugli appalti pubblici (ad eccezione delle concessioni di lavori disciplinate da alcune disposizioni della direttiva 93/37). Nella sua comunicazione interpretativa, la Commissione ha chiarito i principi derivanti dalle disposizioni del trattato CE in materia di libertà fondamentali, in particolare gli obblighi di messa in concorrenza e di parità di trattamento. La Corte di giustizia ha confermato questa interpretazione (cfr. sentenza Teleaustria²⁴).
- La Commissione ha colto l’occasione della rifusione delle direttive sugli appalti pubblici²⁵ per introdurre una nuova procedura di aggiudicazione dei contratti, detta “dialogo competitivo” che si applica agli appalti complessi, in particolare quanto l’entità aggiudicatrice non è in grado di definire i mezzi tecnici atti a rispondere alle sue esigenze o il montaggio giuridico e/o finanziario di un progetto. La procedura di dialogo competitivo consente in una fase iniziale dialoghi paralleli con diversi candidati. Una volta che l’entità aggiudicatrice è in grado di individuare la o le soluzioni accettabili in risposta alle sue esigenze, il

²¹ COM(97) 453 - Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sulla partecipazione del settore pubblico e privato ai progetti di reti transeuropee di trasporto .

²² I servizi della Commissione stanno esaminando le formule di PPP che potrebbero beneficiare dei fondi ISPA.

²³ Questo dovrebbe anche essere il caso nel quadro di ISPA.

²⁴ Causa 324/98, sentenza del 7 dicembre 2000.

²⁵ COM(2000) 275 def.

dialogo è chiuso. Esso è seguito da una fase di presentazione e valutazione delle offerte.

- Nel luglio 2000 la Commissione ha anche adottato una proposta di regolamento che modifica il vecchio regolamento sugli aiuti di Stato (R/1107/70) e autorizza alcuni aiuti di Stato per la creazione di PPP.
- La moneta unica presenta inoltre dei vantaggi non trascurabili per il finanziamento di progetti transfrontalieri, annullando, in particolare, il rischio di cambio.

2. ELEMENTI PER UNA SOLUZIONE

Per promuovere una nuova cultura di finanziamento dell'infrastruttura di trasporto in Europa che rispetti l'articolo 155 del trattato che istituisce la Comunità europea, *(la Comunità può contribuire al finanziamento negli Stati membri, (...) la Commissione può prendere, in stretta collaborazione con gli Stati membri, qualsiasi iniziativa utile per favorire detto coordinamento (finanziario))*, pur facilitando le sinergie tra il pubblico e privato, è necessario un nuovo approccio.

Bisogna ricordare che il ruolo delle infrastrutture di trasporto è essenziale per il buon funzionamento dell'economia poiché consente di aumentare il potenziale di crescita dell'economia grazie ad economie di scala e di rete²⁶. Bisogna esplorare le possibilità di rendere più efficace la gestione di queste risorse limitate e reperire nuove fonti di finanziamento. Ciò presuppone tra l'altro l'introduzione di strumenti di gestione **unici** per ciascun progetto. Il nuovo approccio proposto si basa sulla seguente gamma di opzioni:

1. **Una migliore sinergia degli investimenti pubblici**: indipendentemente dal modo di finanziamento maggioritario, pubblico o privato, la dimensione, la complessità e il carattere transfrontaliero dei principali progetti della rete transeuropea di trasporto rafforzano la necessità di **definire meglio le priorità e coordinare questi finanziamenti**.
2. **L'attuazione di strutture di gestione giuridica e finanziaria sul modello della società di diritto europeo**: L'attuazione di queste strutture specificamente create per ogni grande progetto e favorite dalla regolamentazione della società europea, potrebbe apportare la trasparenza e il coordinamento – giuridico e finanziario – che mancano in numerosi meccanismi finanziari relativi a questi progetti di infrastruttura.
3. **La promozione attiva dell'implicazione dei capitali privati** richiede clausole innovative e azioni politicamente coraggiose capaci di invertire le condizioni e i limiti citati al punto 1.4. Fra queste opzioni che sono già testate nella pratica, citiamo:
 - a) sistemi di concessione che attribuiscono la maggioranza dei rischi all'investitore privato sulla base di una gestione attiva della domanda;

²⁶ Ciò che guadagna una rete quando vi si aggiunge un nuovo nodo in termini di traffico indotto e di possibilità di nuove relazioni. I collegamenti mancanti creano effetti straordinari di rete (si pensi alla linea ad alta velocità che contorna Parigi a sud). Una rete deve raggiungere una massa critica per sopravvivere alla concorrenza dei suoi rivali e ha quindi bisogno di un finanziamento congruo e coordinato.

- b) diversi sistemi che consentono ai partecipanti privati di intervenire già nella fase progettuale di un progetto, come ad esempio il sistema dell'iniziativa privata o l'organizzazione di messa in concorrenza sulla base di requisiti funzionali generali (*output specifications*);
- c) l'introduzione di indicatori di qualità e "clausole di avanzamento" che permettono all'investitore privato di ammortizzare l'investimento iniziale nel corso della "vita" di un progetto;
- d) la possibilità di ampliare questi metodi in molti progetti interconnessi (eventualmente al di là delle frontiere nazionali).

Queste soluzioni dovranno essere compatibili con le esigenze di trasparenza e parità di trattamento. Ad esempio, l'esperienza insegna che gli Stati membri spesso hanno difficoltà a conciliare l'iniziativa privata con gli obblighi di trasparenza e parità di trattamento di tutti i candidati potenziali. Alcuni Stati membri sostengono addirittura che quando l'iniziativa proviene dal settore privato, non si deve più garantire una messa in concorrenza, cosa ovviamente contraria al trattato CE.

4. **La definizione di un quadro comunitario stabile e prevedibile in materia di tariffazione** dell'uso delle infrastrutture. Tale approccio renderebbe più efficace l'uso delle infrastrutture, migliorandone la redditività e l'attrattiva per gli investitori. Contribuirebbe a migliorare la qualità del servizio finanziando le spese di manutenzione. La considerazione più precisa dei costi causati dal trasporto potrebbe, in alcuni casi ben definiti, permettere di rimborsare gli investimenti. La presentazione di uno strumento legislativo, tramite la modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture («Eurovignette») entro il giugno 2003, a seguito del Consiglio europeo di Bruxelles del 20-21 marzo 2003, permetterà un approccio comunitario alla questione della tariffazione delle infrastrutture e definirà le condizioni di attuazione dei finanziamenti incrociati previsti nel Libro bianco sui trasporti.
5. Si potrebbero infine prevedere **l'aumento dei fondi specifici e l'attuazione di prestiti o di garanzie comunitarie** per altri prestiti, specificamente dedicati a progetti mirati delle reti di trasporto transeuropee (cfr. punto 3.3).

3. VERSO UN MIGLIORE COORDINAMENTO E SINERGIE BASATE SU NUOVE STRUTTURE

3.1. I fondi

Il Parlamento europeo²⁷ nella sua risoluzione sul Libro bianco sulla politica comune dei trasporti privilegia un approccio coordinato per «*la creazione nell'ambito delle prospettive finanziarie di un Fondo europeo dei trasporti, strumento finanziario iscritto in bilancio che sia di applicazione in tutti gli Stati dell'Unione per tutti i modi di trasporto*». Al di là di questa proposta la cui portata e contenuto preciso restano da determinare, le necessità di una gestione coordinata di tutti i fondi pubblici e privati dedicati alla rete transeuropea permane una priorità. I fondi pubblici – che siano nazionali o comunitari – non sembrano infatti utilizzati in modo ottimale. Questi fondi nel quadro delle reti transeuropee di trasporto sono spesso

²⁷ Risoluzione del 12 febbraio 2003. Relatore Juan de Dios Izquierdo Collado. Paragrafo 82.

dispersi in progetti innumerevoli, senza rispettare un vero ordine di priorità. Questa dispersione di risorse ha talvolta un effetto negativo sullo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto come attestano i ritardi nella realizzazione di queste reti.

La proposta della Commissione di aumentare la sua quota massima di finanziamento nei progetti della rete transeuropea di trasporto dal 10 al 20% corrisponde alla sua volontà di concentrarsi su un numero ristretto di progetti prioritari a forte valore aggiunto transeuropeo. L'accento così posto su alcune infrastrutture, correlato ad un finanziamento pubblico comunitario, costituirebbe anche un segnale forte per i mercati dell'impegno pubblico per questi progetti e dovrebbe permettere di attirare altre risorse.

3.2. Le strutture

A livello di promozione e coordinamento attivo dei progetti transfrontalieri della rete transeuropea, l'idea di creare una struttura europea che potrebbe svolgere un ruolo di promotore e catalizzatore di questi progetti merita di essere sviluppata.

3.3. Il coordinamento a livello di ogni progetto: la costituzione di entità giuridiche di natura transnazionale

La formula del GEIE (Gruppo europeo di interesse economico) sembra rispondere alle fasi iniziali del progetto (studi), ma si rivela molto meno flessibile nella fase esecutiva, considerato che i partner del GEIE sono responsabili in maniera illimitata e non soltanto a concorrenza della loro partecipazione. Infatti, tenuto conto del numero di soggetti che dovranno intervenire nella realizzazione di un progetto europeo, dei mezzi finanziari e della competenza tecnica necessaria, è necessario garantire una gestione coordinata dei fondi destinati al progetto durante la sua fase di sviluppo e non soltanto durante la fase iniziale. È quindi imperativo trovare uno strumento giuridico che permetta un coordinamento più efficace a livello sopranazionale.

L'approvazione da parte del Consiglio, l'8 ottobre 2001, dello statuto della Società europea apporta già alcuni elementi di risposta. Quest'approvazione deve infatti permettere, fin dalla sua applicazione, cioè nel 2004, una semplificazione e economie di scala sostanziali nell'istituzione di società incaricate di gestire progetti transfrontalieri. Nel quadro delle società europee e nel rispetto del diritto comunitario sugli appalti pubblici, si potrebbe prevedere di creare imprese per ogni grande progetto della rete transeuropea di trasporto transfrontaliero, utilizzando, se non la struttura almeno lo spirito, dell'impresa comune GALILEO.

L'attuazione di una struttura giuridica coerente rappresenta una tappa essenziale per garantire maggiori possibilità di successo, in particolare per trovare i finanziamenti necessari, per i progetti transfrontalieri. A questo titolo, la Società europea disporrà di un vantaggio chiave con una personalità giuridica unica che le permette di operare in molti Stati dell'Unione. Questo aspetto era già stato menzionato da Eurotunnel come un vantaggio per evitare, entro un certo periodo, di dovere rispettare in modo cumulativo gli obblighi del diritto britannico e francese. A tale riguardo, la Società europea beneficerà inoltre di un vantaggio psicologico: ad esempio in caso di assorbimento di una società francese da parte di una società italiana, la società risultante non sarà italiana ma europea.

La Società europea sarà disciplinata da disposizioni comunitarie direttamente applicabili in tutti gli Stati membri e, in assenza di esse, dal diritto del suo luogo d'immatricolazione.

- In questo contesto, la creazione di queste imprese europee per gestire ciascun grande progetto della rete transeuropea di trasporto potrebbe risultare un vantaggio non trascurabile. In particolare, con l'adozione di una società per la gestione di un progetto della rete transeuropea di trasporto, società stabilite in più di uno Stato membro potranno procedere a una fusione e operare in tutta l'Unione europea, in particolare nei due paesi interessati dal progetto.
- Dal punto di vista finanziario, il fatto di costituire una società può permettere ai diversi soggetti interessati di avere una visione chiara della situazione economica e finanziaria del progetto, cosa meno agevole nel caso di molte società soggette a legislazioni diverse.
- L'esistenza di una sola società permetterebbe anche di ridurre le spese amministrative e giuridiche. Queste economie non sono generalmente trascurabili nel quadro di un gruppo multinazionale.
- Circa la scelta della fiscalità, probabilmente uno degli aspetti più importanti, finora non sufficientemente studiati, trattandosi di una questione che richiede l'unanimità in sede di Consiglio, queste imprese dovrebbero essere libere di scegliere il diritto loro applicabile dal momento che dispongono di una filiale nel paese determinato: la Società europea renderebbe più interessante la partecipazione del settore privato a tali progetti²⁸; particolarmente la creazione di una società europea mediante fusione non comporterà l'imposizione immediata di plusvalenze ancora latenti, cosa che costituirà un vantaggio rispetto al diritto comune.
- Il migliore coordinamento deve permettere economie di scala e di pesare probabilmente di più sui mercati finanziari per il prestito di capitali. Infatti, l'esistenza di una sola società potrà facilitare, ad esempio, tramite una gara d'appalto concorrenziale, la firma di un accordo globale di finanziamento riguardante il progetto.
- L'esistenza di un'entità unica faciliterà l'individuazione dei ruoli, delle responsabilità e dei rischi dei vari soggetti, in particolare quelli incombenti al settore pubblico e al settore privato. Si tratta inizialmente di garantire una definizione chiara dei compiti di questo tipo di società che dovrebbe avere il principale compito di portare a termine lo sviluppo del progetto transfrontaliero mediante l'associazione dei fondi pubblici²⁹ e eventualmente privati. Per garantire un funzionamento trasparente di queste società, sarà necessario istituire un meccanismo di sorveglianza onde controllare che le decisioni prese, riflettano gli orientamenti delle autorità pubbliche, nazionali o comunitarie. A questo titolo, la

²⁸ Salvo per adeguamenti molto specifici alla legislazione fiscale in vigore, il problema del regime di imposizione fiscale rimane aperto per le società europee, come per qualsiasi impresa con sedi in molti paesi. Inizialmente si prevede di consentire alla società di scegliere la sua base fiscale a condizione di avere almeno una filiale nel paese in cui desidera essere tassata. L'obiettivo, entro un certo periodo, è raggiungere una sola base fiscale consolidata a livello dell'Unione per l'imposta di società.

²⁹ Cfr. Øresundkonsortiet.

Società europea con il suo regime flessibile, permetterà di utilizzare tanto il sistema monista (presidente e consiglio di amministrazione) che il sistema dualista (comitato e consiglio di sorveglianza).

Bisogna anche ricordare che la Società europea prevede la possibilità di un'ampia associazione dei suoi dipendenti al suo funzionamento e controllo, tramite il negoziato sociale o in base a prescrizioni minime già fissate nel regolamento. Questi aspetti sono particolarmente importanti nel quadro delle infrastrutture di trasporto ferroviarie, settore dove le parti sociali, nella maggior parte degli Stati membri, restano legate alla dimensione pubblica dell'impresa.

3.4. Lo sviluppo di nuovi strumenti finanziari comunitari

Quasi dieci anni dopo la pubblicazione del “Libro bianco della Commissione sulla crescita, la competitività e l'occupazione”, che proponeva l'emissione di prestiti comunitari per finanziare le reti transeuropee di trasporto, risulta chiara l'insufficienza degli strumenti finanziari e di bilancio esistenti, visto il crescente ritardo nella realizzazione del programma della rete transeuropea di trasporto, in particolare i progetti prioritari. Al riguardo, il **Consiglio europeo** di Bruxelles del dicembre 1993 aveva stabilito l'apporto di un complemento di finanziamento, nella misura necessaria, per evitare ostacoli finanziari che metterebbero in causa la realizzazione dei progetti prioritari. Di conseguenza, il Consiglio europeo ha invitato il Consiglio ECOFIN a studiare, in collaborazione con la Commissione e la Banca europea per gli investimenti, le modalità per mobilitare fino ad 8 miliardi di ECU supplementari di prestiti all'anno a favore degli operatori impegnati nella realizzazione delle reti. La possibilità così aperta non deve contrastare lo sforzo di riduzione del debito pubblico impegnato dagli Stati membri, né la stabilità dei mercati finanziari.

Il riorientamento e la riprogrammazione delle risorse finanziarie decisi dal Consiglio europeo di Berlino, la seconda revisione in corso degli orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto (tutti i modi) e la definizione di una rete transeuropea del trasporto merci per ferrovia aperto alla concorrenza, costituiscono gli elementi di un nuovo slancio della politica sulla rete transeuropea di trasporto nell'Europa ampliata. Questo aspetto dovrà essere al centro della prossima revisione delle prospettive finanziarie.

In questo contesto, difficilmente l'Unione potrà evitare un dibattito sull'aumento dei fondi comunitari destinati alla realizzazione della rete transeuropea di trasporto. Ciò non pregiudica i lavori in corso sulle nuove prospettive finanziarie, ma illustra la specificità della rete transeuropea i cui tempi di realizzazione vanno ben al di là del quadro della pianificazione finanziaria tradizionale. Un aumento futuro dei fondi destinati a realizzare le reti transeuropee consentirebbe la creazione di grandi assi di collegamento tra i diversi paesi dell'Europa allargata.

3.5. Garanzie dell'Unione per i rischi politici della rete transeuropea di trasporto

Le garanzie forniscono un servizio essenziale per l'attività di prestito poiché offrono la copertura del rischio associato, anche se non hanno la visibilità pubblica dei prestiti. Bisogna sottolineare che le norme di sorveglianza dei disavanzi pubblici non si riferiscono alle garanzie accordate dagli Stati e dalle regioni. Pertanto le garanzie sovrane potrebbero permettere la flessibilità necessaria per far fronte agli attuali vincoli di bilancio.

Il titolo XV del trattato³⁰ si riferisce alla possibilità di un'azione comunitaria sotto la forma di una garanzia dei progetti della rete transeuropea di trasporto. Questa possibilità, formulata in modo molto chiaro, è stata finora utilizzata raramente nel regolamento finanziario della rete transeuropea di trasporto per stabilire come forma d'aiuto il contributo al costo dei premi delle garanzie di prestito accordati da istituzioni finanziarie dal momento che:

- il progetto è considerato redditizio;
- il progetto beneficia già della mobilitazione di finanziamenti pubblici e privati;
- il progetto beneficia di crediti comunitari;
- che il progetto è in parte finanziato dal prodotto delle entrate della tariffazione.

A queste tre condizioni, si potrebbe prevedere di ricorrere alle garanzie o ai prestiti comunitari³¹.

Per le azioni esterne esiste un fondo di garanzia³² che riceve pagamenti del bilancio comunitario per coprire queste operazioni. Questo fondo di garanzia del bilancio comunitario accorda anche garanzie per i prestiti della Banca europea per gli investimenti a paesi terzi. Tali garanzie coprono ora soltanto i rischi politici, cioè i rischi di non trasferimento di valute, espropriazione, conflitti armati, disordini civili e rischi commerciali. La Banca europea per gli investimenti è stata invitata dal Consiglio a coprire il rischio commerciale mediante garanzie non sovrane per il 30% dei suoi prestiti.

Ispirandosi a queste possibilità a livello dell'Unione, si potrebbe interpretare la decisione politica di non realizzare un progetto come un rischio politico di origine ambientale, di bilancio, ecc.; questa interpretazione potrebbe estendersi alla non realizzazione di altri progetti nella rete determinanti per l'economia di un progetto (rischio di rete) e alla non attuazione di impegni formali dell'Unione (apertura dei mercati). L'Unione potrebbe accordare garanzie ai progetti congiuntamente con gli Stati membri coinvolti in questi progetti e la Banca europea per gli investimenti. La funzione principale di queste garanzie è mostrare l'interesse e la fiducia dell'Unione per un dato progetto. Si tratterebbe di garanzie congiunte il cui maggiore peso sarebbe a carico degli Stati beneficiari del progetto. La partecipazione della BEI apporterebbe una credibilità tecnica a queste garanzie in quanto quest'ultima darebbe incaricata di valutare la vulnerabilità del progetto ai rischi coperti, soprattutto nel caso in cui uno Stato membro non rispettasse i suoi impegni in materia di

³⁰ Nel trattato esistono diverse menzioni relative alle garanzie. L'articolo 103, paragrafo 1 precisa che "Gli Stati membri non sono responsabili né subentrano agli impegni (...) di un altro Stato membro, fatte salve le garanzie finanziarie reciproche per la realizzazione in comune di un progetto specifico". Anche la BEI può accordare garanzie, ai sensi dell'articolo 267, anche se utilizza molto di rado questa possibilità.

³¹ La medesima preoccupazione ha portato all'istituzione del Fondo europeo per gli investimenti (FEI) nel 1994. Nel 2000 la responsabilità e le competenze in tale settore sono state riprese dalla BEI.

³² Regolamento (CE) n. 2728/94, articolo 3: "L'importo del fondo deve raggiungere un livello adeguato, in prosieguo denominato «importo-obiettivo»". "L'importo-obiettivo viene fissato al 10% dell'insieme degli impegni di capitale in corso della Comunità (...)". Articolo 4, paragrafo 1: "I versamenti sul fondo previsti all'articolo 2, primo trattino sono pari al 14% dell'importo in capitale delle operazioni sino al raggiungimento importo-obiettivo da parte del fondo."

realizzazione di infrastrutture di trasporto o cambiasse le sue priorità senza preventivamente consultare gli altri Stati o soggetti interessati. A titolo di esempio, ciò equivale a valutare quale sarebbe il pregiudizio economico della realizzazione di un nuovo attraversamento delle Alpi (raddoppio del tunnel stradale del Fréjus, attraversamento del Mercantour) sul progetto Lione-Torino. Per coprire queste garanzie si potrebbe creare un fondo di mutualizzazione del rischio tra i vari progetti della rete transeuropea di trasporto. Come per tutti i sistemi di assicurazione si tratterebbe di mutualizzare i rischi di un massimo di progetti.

Si potrebbe istituire un fondo di riserva, secondo modalità da concordare con la BEI - che sarebbe alimentato dai premi pagati dalle imprese partecipanti e dai poteri pubblici interessati, tra cui l'Unione.

La dotazione di tale riserva dovrebbe corrispondere alla probabilità che i rischi limitati incorsi si materializzino. I contributi del bilancio comunitario a questa riserva sarebbero forniti dalla linea di bilancio TEN, senza dover modificare il regolamento attuale o eventualmente mediante contributi dei Fondi strutturali e di coesione. Le concrete implicazioni di un tale approccio dovranno essere esaminate nel quadro dei lavori sulle nuove prospettive finanziarie.

CONCLUSIONI

Il finanziamento della rete transeuropea di trasporto nell'Unione europea allargata richiederà in futuro di:

- promuovere la partecipazione del capitale privato tramite metodi innovativi per superare le condizioni attuali che impediscono la diffusione delle partnership pubblico privato (PPP);
- garantire la coerenza e la complementarità tra le strutture che sono destinate a gestire questo tipo di progetti, in particolare mediante metodi e strumenti di gestione unica e la costituzione di nuove entità transnazionali;
- riesaminare nell'ambito del dibattito già avviato sulle future prospettive finanziarie, il livello delle risorse finanziarie comunitarie.

PARTE II: VERSO UN SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

I **sistemi di pedaggio elettronico stradale**, detti anche “sistemi di telepedaggio”, sono stati introdotti in Europa all’inizio degli anni ’90 sulle autostrade in concessione, là dove il pedaggio serve a finanziare la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture, con l’obiettivo principale di accorciare i tempi di attesa ai caselli e, quindi, di aumentare la capacità delle autostrade. Esistono vari sistemi a livello nazionale e locale, che sono, però, incompatibili tra loro. Questa situazione ha creato nuove difficoltà per gli automobilisti che devono (a volte nell’ambito di una stessa agglomerazione) installare vari apparati sul parabrezza del loro veicolo per abbonarsi a questi sistemi. L’Italia, il Portogallo, la Francia, la Svizzera, la Slovenia e la Norvegia dispongono di sistemi nazionali, ma incompatibili. L’aumento del traffico internazionale spinge oggi ad affrontare il problema dell’interoperabilità di questi sistemi a livello europeo.

Inoltre, particolarmente nei periodi di punta o cronicamente nei punti molto congestionati della rete stradale europea, **il passaggio ai caselli causa code, rallentamenti e incidenti** che sono pregiudizievoli agli utenti della strada e all’ambiente. Il telepedaggio pone invece l’utente e il suo veicolo al centro del sistema di trasporto. È un ottimo strumento per ridurre la congestione, se esistono sufficienti varchi ai caselli e il numero di abbonati è elevato (e quindi un numero di veicoli equipaggiati altrettanto considerevole), in modo da poter separare gli abbonati dagli utenti sporadici ai varchi o nell’area di accesso ai caselli. Gli abbonati possono allora transitare in corsie ad hoc, pur se a velocità molto ridotta, senza dover effettuare alcuna operazione e senza doversi fermare, con le sbarre che si alzano automaticamente al passaggio. Mentre il flusso massimo di una corsia fornita di un dispositivo automatico a carte bancarie o di una corsia a pagamento in contanti è di 120 veicoli l’ora, per una corsia con telepedaggio possono transitare, a seconda della sua configurazione, tra 200 e 300 veicoli l’ora.

Eliminando questi punti di congestione e rendendo più fluido il traffico, il telepedaggio permette anche di ridurre il numero di incidenti, a vantaggio della sicurezza degli utenti della strada. Limitando le transazioni in danaro ai varchi si riducono anche i rischi legati al trasporto degli incassi.

Il telepedaggio è infine la chiave potenziale dello **sviluppo della società dell’informazione nel traffico stradale**, poiché gli stessi dispositivi a bordo dei veicoli permetteranno di diffondere servizi telematici a valore aggiunto e sistemi di sicurezza destinati ai viaggiatori: chiamata automatica di emergenza in caso d’incidente, informazione in tempo reale sulle condizioni del traffico o sui tempi di percorrenza ecc. Esso contribuisce, quindi, al rafforzamento dell’industria elettronica europea, all’avanguardia in questo settore e che sollecita norme tecniche per evitare la frammentazione del mercato. I costruttori automobilistici avranno anche la possibilità di integrare i dispositivi di telepedaggio nei veicoli nuovi da loro prodotti.

2. IL PUNTO SULLE AZIONI DI NORMALIZZAZIONE

Gli attuali sistemi di telepedaggio usano tutti **la tecnologia microonde a corto raggio** di cui esistono sul mercato numerose varianti. I lavori di normalizzazione, svolti da diversi anni dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN), hanno portato – nel gennaio 2003 – all’adozione di un progetto di norma definitiva che include però due varianti.

Nel 1997 il CEN aveva votato delle **prenorme** che non garantiscono però la compatibilità tra i sistemi e consentono interpretazioni diverse, donde l’esistenza oggi in Europa delle due varianti sopra menzionate. Oltre a queste prenorme esistono anche sistemi più datati ma molto diffusi, alcuni dei quali annoverano molti abbonati.

Occorre quindi una direttiva europea che garantisca la migrazione verso l’interoperabilità futura dei diversi sistemi dal punto di vista dell’utenza, per evitare che i vari Stati dell’Unione europea continuino ad adottare sistemi nazionali di telepedaggio tecnicamente incompatibili, creando così difficoltà supplementari al traffico stradale internazionale e ostacolando il buon funzionamento del mercato interno. Senza questa direttiva, i conducenti dovrebbero infatti equipaggiare i loro veicoli con diversi dispositivi nazionali per poter circolare senza problemi sulla rete stradale europea.

Questa direttiva fa capo ai lavori preparatori realizzati nell’ambito dei programmi quadro di ricerca e sviluppo e delle reti transeuropee.

3. ACCESSO AL PEDAGGIO NEI NUOVI STATI MEMBRI E SITUAZIONE PER GLI AUTOMEZZI PESANTI

Inizialmente applicato in pochi paesi, il telepedaggio si sta diffondendo in tutta Europa. Recentemente, infatti, alcuni paesi europei hanno introdotto o intendono introdurre il pedaggio elettronico come strumento di una politica di regolazione del traffico, in zona urbana (Paesi Bassi, Regno Unito) o per alcune categorie di veicoli (automezzi pesanti in Germania, Austria e Svizzera). Alcuni paesi si orientano verso le tecnologie più recenti, come la localizzazione via satellite (*Global Navigation Satellite System* - GNSS: GPS e poi GALILEO) associata alle comunicazioni mobili (secondo la norma GSM/GPRS). Questa scelta evita investimenti costosi per l’attrezzatura stradale e permette di usare la tecnologia più avanzata, puntando allo sviluppo di sistemi di navigazione via satellite, in particolare GALILEO. Si opta, così, per una tecnologia di riferimento nel futuro sviluppo dei trasporti stradali. Senza attendere che GALILEO divenga operativo nel 2008, il sistema precursore EGNOS fornirà fin dal 2004 una precisione di localizzazione superiore a quella fornita dal solo GPS. L’associazione tra localizzazione via satellite e le comunicazioni mobili è anche l’unica soluzione che consente di applicare facilmente il “pedaggio di zona”, cioè di sottoporre a pedaggio i veicoli che entrano o escono da una zona geografica determinata (un’agglomerazione urbana ad esempio). Altri paesi, invece, preferiscono una scelta più conservatrice in funzione delle loro politiche di tariffazione e della topologia della loro rete e continuano ad optare per la tecnologia microonde.

Gli Stati membri non prevedono attualmente altre tecnologie a parte quelle a microonde o l'abbinamento GPS/GSM per l'introduzione di nuovi sistemi di pedaggio.

In futuro il telepedaggio in Europa si baserà, quindi, sull'uso multiplo di tre tecnologie, cosa che potrebbe causare oggettive difficoltà ai viaggiatori. Citiamo, a titolo di esempio, la situazione degli automezzi pesanti che già da alcuni anni devono pagare una tassa per circolare in Svizzera, passaggio obbligato per buona parte del traffico stradale transalpino. Essi devono fornirsi di un dispositivo complesso situato nell'abitacolo, che deve essere visibile dall'esterno in modo che gli agenti di polizia o delle dogane possano controllarne il funzionamento e l'uso corretto. Il sistema svizzero combina l'uso del sistema a microonde DSRC e il GPS. A fine maggio 2002 l'Austria ha annunciato la sua decisione di applicare un sistema diverso basato soltanto sulla DSRC, ma concepito nell'ambito di una politica di tariffazione degli automezzi pesanti. Nel giugno 2002 la Germania ha annunciato una decisione simile, con l'uso combinato delle tre tecnologie. Questa situazione si complicherà ulteriormente quando altri paesi europei come i Paesi Bassi e il Regno Unito applicheranno una tariffazione degli automezzi pesanti o altri, come la Francia, permetteranno agli automezzi pesanti di usare i sistemi di pedaggio elettronico nazionali esistenti (come fa già l'Italia). È ammissibile che gli autisti di automezzi pesanti debbano entro un certo periodo dotarsi di una mezza dozzina di apparecchi elettronici (che possono raggiungere ciascuno da 1,5 a 2,5 dm³ e da 1 a 2 kg) nel loro abitacolo semplicemente per pagare il pedaggio? Anche il prezzo di questi apparecchi rende questa situazione inaccettabile.

Diventa quindi urgente rendere obbligatoria la messa a disposizione dei conducenti del trasporto internazionale di dispositivi in grado di leggere tutti i sistemi utilizzati in Europa. Secondo l'industria ciò è possibile e non comporta un aumento importante del prezzo del dispositivo. Secondo alcuni industriali, da un prezzo dell'ordine di 20 € per un dispositivo in grado di comunicare con un solo sistema a microonde, si passerebbe ad un prezzo attorno a 25 € per un dispositivo interoperabile, in grado di leggere tutti i sistemi a microonde operativi nell'Unione. Il vero aumento dei prezzi dei dispositivi sarebbe legato all'aggiunta del sistema satellite/telefonia mobile. Il prezzo di un dispositivo in grado di comunicare con i satelliti non aumenterebbe però in maniera significativa con l'aggiunta del meccanismo di lettura dei sistemi a microonde.

Inoltre, considerato che questi dispositivi funzionano in modo diverso, esiste e aumenterà il rischio di un uso scorretto da parte degli autisti di automezzi pesanti, con conseguenti infrazioni involontarie alla legislazione (ad esempio incorretta dichiarazione del rimorchio o del numero di assi) e quindi situazioni delicate tanto per gli utenti che per i gestori. Bisogna quindi intervenire per armonizzare e razionalizzare questi dispositivi.

4. **OBIETTIVO DELLA DIRETTIVA**

La presente direttiva è annunciata nel Libro bianco sulla politica dei trasporti "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" che prescrive le condizioni necessarie per garantire quanto prima l'introduzione **di un "servizio europeo" di telepedaggio** su tutta la rete stradale soggetta a pedaggio. Questo

servizio si baserà sul principio seguente: “un solo contratto per cliente, un solo apparecchio per veicolo”.

La direttiva non tratta la politica tariffaria come tale, né pregiudica le scelte possibili quanto alle politiche future di tariffazione. Le soluzioni tecniche proposte permettono al contrario di attuare tutte le politiche previste attualmente a livello dell’Unione europea e degli Stati membri. **Garantendo l’interoperabilità dei sistemi di pedaggio nel mercato interno, la direttiva faciliterà l’attuazione di una politica di tariffazione delle infrastrutture su scala europea.** Le tecnologie raccomandate permettono di coprire tutte le infrastrutture (autostrade, strade, ponti, tunnel ecc.) e tutti i veicoli (automezzi pesanti, veicoli leggeri, moto ecc.).

5. REALIZZAZIONE DELL’OBIETTIVO

I concessionari di autostrade hanno effettuato investimenti importanti (diverse centinaia di milioni di euro per ogni rete) per introdurre i loro sistemi, originariamente destinati a fornire un servizio supplementare ai conducenti di veicoli leggeri. Bisogna tenere conto di questi investimenti e del loro ammortamento contabile e tecnico e migrare gradualmente verso sistemi interoperabili nel quadro del “servizio europeo”. Gli attuali sistemi nazionali o locali potranno essere conservati, parallelamente al servizio europeo, per le applicazioni locali fino al loro smantellamento. L’obbligo per gli operatori di mettere a disposizione dell’utenza che lo desidera ricevitori interoperabili ridurrà comunque in maniera sensibile le conseguenze di questa situazione per gli utenti.

Questo approccio permetterà di progredire verso l’interoperabilità dei sistemi esistenti. Considerato che alcuni paesi desiderano introdurre un pedaggio elettronico sugli automezzi pesanti nel 2003-2004 e alcune città come Roma o Londra hanno deciso di introdurre un pedaggio per controllare l’accesso dei veicoli al centro città, bisogna fissare fin d’ora gli orientamenti tecnici per garantire l’interoperabilità dei sistemi futuri. Il mercato stesso chiede un sistema di riferimento per il futuro.

Per rispondere a questa doppia problematica, il “servizio europeo di telepedaggio” si baserà su una soluzione a breve termine (intorno al 2005) che tenga conto della situazione esistente e su una soluzione a lungo termine (2008-2012), decisa e presentata già a partire da oggi.

La Commissione invita gli industriali del settore a continuare l’azione che dovrà portare quanto prima all’adozione di norme comuni per le tre tecnologie.

6. ASSOCIAZIONE DELLA LOCALIZZAZIONE VIA SATELLITE E DELLE COMUNICAZIONI MOBILI ALLE TECNOLOGIE A MICROONDE A BREVE E MEDIO TERMINE, IN VISTA DI UNA SCELTA ESCLUSIVA DELLA TECNOLOGIA PIÙ MODERNA PER IL LUNGO TERMINE

Questa associazione, presentata all'articolo 3, mira a **rendere possibile la tariffazione della rete senza dover costruire nuove strutture**. La generalizzazione delle politiche di tariffazione richiede nuove soluzioni tecnologiche che coprano tutte le infrastrutture stradali. Non è infatti possibile costruire caselli su tutta la rete stradale, anche nei centri urbani, per ragioni finanziarie, ambientali e di sicurezza.

La proposta si basa sull'uso di nuove tecnologie già disponibili: l'abbinamento GNSS/GSM con le tecnologie a microonde oggi già molto usate e diffuse nell'Unione. Queste tre tecnologie sono le sole attualmente previste per nuovi sistemi di pedaggio in Europa.

L'uso di tecnologie di localizzazione via satellite e della telefonia mobile è ritenuto preferibile per la diffusione del servizio europeo di telepedaggio e per tutti i nuovi sistemi nazionali, tenuto conto della loro più grande elasticità e rispondenza alle nuove politiche tariffarie comunitarie. Si tratta d'altra parte di componenti di numerosi sistemi di sicurezza attiva che i costruttori cominciano ad installare sui loro veicoli. Tuttavia, gli operatori che desiderano utilizzare i sistemi a microonde per sistemi nuovi ne hanno la possibilità fino al 2008.

Questa scelta garantisce la continuità degli investimenti già realizzati in molti paesi europei, pur considerando che le qualità delle nuove tecnologie si imporranno inevitabilmente in un futuro prossimo. Esse spianeranno infatti la strada ai nuovi servizi a valore aggiunto per i viaggiatori menzionati nell'introduzione. Questa scelta lascia anche la libertà agli operatori di scegliere la soluzione più rispondente al loro problema specifico, pur garantendo le condizioni necessarie alla diffusione del servizio europeo di telepedaggio.

7. LA SOLUZIONE TECNICA A LUNGO TERMINE PER LA DIFFUSIONE DEL SERVIZIO EUROPEO: LA SOLUZIONE SATELLITARE S'IMPONE A PARTIRE DAL 2008 PER I NUOVI SISTEMI E NEL 2012 IN MANIERA GENERALE.

Nel 2008 le tecnologie a microonde, immaginate già negli anni '70, avranno più di trenta anni e saranno diventate obsolete rispetto ai nuovi progressi della tecnologia, anche se sono ancora utilizzate sulle reti autostradali. Inversamente, la soluzione satellitare, rafforzata dalla completa realizzazione di GALILEO nel 2008, sarà diventata matura e avrà avuto il tempo non soltanto di fare le sue prove, ma anche di acquisire l'esperienza necessaria per sostenere da sola il servizio europeo di telepedaggio. In particolare, il difficile problema del controllo delle frodi, oggi risolto grazie a complessi mezzi di comunicazione suolo-veicolo a corto raggio, dovrebbe poter essere risolto più facilmente con l'affermarsi di nuove soluzioni.

C'è anche da temere che da ora al 2008, siano tentati nuovi esperimenti per introdurre nuovi sistemi a microonde con eventuali nuovi problemi di interoperabilità tecnica.

La direttiva indica quindi che nel 2008 si dovrà adottare la soluzione satellitare formata dall'associazione della localizzazione via satellite e delle comunicazioni

mobili anziché le tecnologie a microonde, per tutti i nuovi sistemi messi in servizio a partire da questa data nel quadro del servizio europeo di telepedaggio. Per tutelare gli investimenti già realizzati o recentemente previsti in alcuni paesi (Austria, Spagna, Francia, Grecia, Portogallo e Italia), sarà possibile continuare ad utilizzare i sistemi a microonde ancora in servizio, ma si dovrà elaborare una strategia di migrazione per il 2010 in tutti i paesi dove sono ancora in uso. La migrazione dovrà essere completata nel 2012.

Per garantire che i problemi esistenti circa l'uso della soluzione satellitare siano stati opportunamente presi in considerazione e risolti, la Commissione dovrà elaborare una relazione entro il 31 dicembre 2007. Qualora tale relazione, preparata con la collaborazione del comitato Telepedaggio, mostri che i sistemi basati sulle tecnologie satellitari e di telefonia mobile presentano ancora inconvenienti d'uso, la Commissione presenterà una proposta per consentire la continuazione dell'uso in parallelo dei sistemi satellite/telefonia mobile e a microonde.

L'adozione della soluzione tecnica basata sulle tecnologie satellitari e di comunicazioni mobili permetterà anche di eliminare le stazioni di pedaggio per la maggior parte degli utenti che potranno pagare senza fermarsi. Resteranno in funzione soltanto delle installazioni ridotte per gli utenti occasionali e non equipaggiati.

In tale contesto è molto importante che gli industriali del settore si adoperino per portare a termine il processo di standardizzazione nell'ambito degli organismi europei di normalizzazione per le tecnologie a microonde, ma soprattutto per le tecnologie via satellite e di comunicazioni mobili.

8. IL CALENDARIO DI ATTUAZIONE DEL SERVIZIO EUROPEO

Le modalità tecniche e contrattuali necessarie per una completa diffusione del "servizio europeo" sulle basi tecniche sopra descritte saranno studiate da un comitato istituito ai sensi dell'articolo 5.

Il servizio sarà realizzato in due tempi:

- per il pedaggio elettronico di automezzi pesanti e pullman, a partire dal 2005,
- per le automobili private, a partire dal 2010.

Entro il 2010 i progressi della tecnologia avranno permesso di integrare a bordo di tutti i veicoli a quattro ruote un apparecchio che comunica con l'esterno mediante interfacce microonde, GSM/GPRS e GNSS e che è compatibile con servizi telematici diversi, fra cui il pedaggio elettronico. Questo salto tecnologico già cominciato farà abbassare i costi di dotazione di un veicolo fino al livello dei costi attuali di un dispositivo microonde, cioè tra 20 e 50 euro.

Il servizio europeo permetterà di attuare completamente le politiche di tariffazione degli automezzi pesanti e di controllo della congestione nelle zone urbane mediante la tariffazione, politiche che l'Unione europea o gli Stati membri desiderano introdurre. Infatti, oltre ad essere più adatto al "pedaggio di zona", come definito sopra, la localizzazione via satellite associata alla telefonia mobile permette di evitare l'equipaggiamento a posteriori di reti stradali non attrezzate per il pedaggio.

Verso il 2010 l'interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio nazionali sarà garantita dalla diffusione di un "servizio europeo" offerto a tutti i tipi di clienti.

9. ATTUAZIONE DEL SERVIZIO EUROPEO: UN COMITATO DI REGOLAMENTAZIONE

I principi essenziali del servizio europeo sono descritti all'articolo 3. Offerto da tutti i gestori di infrastrutture a pedaggio, pone veramente il viaggiatore al centro del sistema di trasporti stradali. Aperto a tutti e accessibile sull'intera rete con un solo contratto di abbonamento, garantirà un'interfaccia unica tra il cliente e i gestori delle infrastrutture, nel rispetto dei grandi principi di base della legislazione europea, con particolare riferimento alla protezione della privacy e dei dati personali.

Bisogna definire esattamente le modalità del servizio europeo e di molte misure tecniche di accompagnamento come, ad esempio, un protocollo di accordo tra i gestori europei di infrastrutture per la diffusione di questo servizio e la creazione di un sistema di compensazione.

La Commissione è incaricata della definizione del "servizio europeo" e prende le decisioni tecniche necessarie a tale scopo, conformemente alla procedura di comitatologia di cui all'articolo 5 della direttiva. La direttiva prevede, all'articolo 5 della proposta, un comitato che assisterà la Commissione, composto da rappresentanti degli Stati membri aventi un'esperienza concreta nel settore del pedaggio elettronico e della gestione stradale. Questo comitato non esiste attualmente e dovrà essere istituito. Si baserà sui risultati dei progetti svolti nel programma quadro di ricerca e sviluppo e nel quadro delle reti transeuropee. Sono già stati condotti lavori preparatori sotto l'egida della Commissione, con la partecipazione delle amministrazioni nazionali, delle società concessionarie e degli industriali del settore.

Saranno trattate le questioni seguenti (elenco non esaustivo):

- definizione precisa del servizio offerto: in particolare specifiche funzionali e tecniche del servizio, della qualità di tale servizio e del suo livello di diffusione ai punti di pedaggio, al fine di limitare le code, i rallentamenti e gli incidenti di ogni tipo causati dalla riscossione del pedaggio. Saranno anche trattati i mezzi di pagamento associati al contratto di abbonamento, servizio clienti ecc.;
- definizione delle applicazioni di telepedaggio: cioè un unico modo di uso dell'apparecchiatura di pedaggio elettronico. Ad esempio, una carta bancaria intelligente e una carta intelligente per la salute e l'assicurazione malattia sono tecnicamente compatibili, ma solo la prima permette di ritirare denaro da un distributore. Il problema qui trattato è dello stesso tipo;
- lancio e monitoraggio delle azioni di normalizzazione tecnica con gli organismi europei di normalizzazione;
- eventuali complementi tecnici rispetto alle norme utilizzate consentiranno di garantire l'interoperabilità; modalità per tener conto dell'evoluzione tecnologica, soprattutto nel settore delle comunicazioni mobili;
- armonizzazione delle procedure di telepedaggio tra operatori: classificazione dei veicoli, segnaletica ai varchi, utenti sporadici non equipaggiati;

- specifiche di integrazione degli apparecchi nei veicoli;
- procedure di omologazione a livello europeo degli apparecchi a bordo dei veicoli e di quelli sul bordo della strada nonché dell'insieme veicolo-apparecchi, soprattutto sotto il profilo della sicurezza stradale;
- convalida delle soluzioni tecniche adottate rispetto alle norme europee in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, in particolare la loro vita privata. Si dovrà in particolare garantire la conformità alle direttive 95/46/CE³³ e 2002/58/CE³⁴;
- procedure di trattamento delle anomalie di funzionamento (guasto dell'apparecchiatura, uso incorretto, intenzionale o no, incidenti ecc.), soprattutto nel contesto internazionale dove il cliente è di un paese diverso da quello del luogo di pagamento;
- definizione di un protocollo di accordo tra gestori che permetta di attuare il servizio sulla rete stradale europea e un contratto unico per i clienti. Questo protocollo di accordo in un secondo tempo dovrà poter essere esteso ad organismi bancari, le cui carte di pagamento saranno associate ai sistemi di telepedaggio.

La Commissione e il comitato si avvarranno dei pareri tecnici di gruppi di esperti all'uopo designati che potranno essere incaricati di redigere i documenti preparatori per i lavori del comitato. La Commissione lavorerà con un gruppo di esperti composto da rappresentanti degli operatori del «servizio europeo di telepedaggio», delle industrie elettroniche e automobilistiche interessate e degli utilizzatori del servizio, professionisti e privati. Questo gruppo di esperti sarà consultato al momento di redigere la relazione sullo stato delle tecnologie. La Commissione potrà anche chiedere il parere di altri gruppi di lavoro, in particolare il gruppo per la tutela della persone con riguardo al trattamento dei dati personali, istituito dall'articolo 29 della direttiva 95/46/CE.

³³ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati - GU L 281 del 23.11.1995.

³⁴ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) - GU L 201 del 31.7.2002.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'utilizzazione generalizzata e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità

(testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione³⁵,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni³⁷,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Con la risoluzione del 17 giugno 1997 sulle applicazioni telematiche nel settore dei trasporti stradali, in particolare la riscossione elettronica dei pedaggi³⁸, il Consiglio ha chiesto agli Stati membri e alla Commissione di elaborare una strategia per garantire la convergenza dei sistemi di riscossione elettronica dei pedaggi onde raggiungere un livello adeguato di interoperabilità a livello europeo. La comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni in materia di sistemi interoperabili di riscossione elettronica dei pedaggi in Europa³⁹ presentava la prima fase di questa strategia.
- (2) Gli Stati europei che hanno installato sistemi di pedaggio elettronico per il finanziamento delle infrastrutture stradali o di riscossione elettronica dei diritti di uso della rete stradale (sistemi qui di seguito designati "sistemi di telepedaggio") usano per lo più la tecnologia microonde a corto raggio, sulla frequenza 5,8 GHz, ma questi sistemi sono oggi reciprocamente incompatibili. Gli sforzi intrapresi dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN) sulla tecnologia a microonde hanno portato, dopo l'approvazione di prenorme nel 1997, a preparare – nel gennaio 2003 – norme tecniche che favoriscono la compatibilità dei sistemi di telepedaggio a microonde a 5,8 GHz⁴⁰.

³⁵ GU C (...) del (...), pag. (...).

³⁶ GU C (...) del (...), pag. (...).

³⁷ GU C (...) del (...), pag. (...).

³⁸ GU C 194 del 25.6.1997, pag. 5.

³⁹ COM(1998) 795 def.

⁴⁰ Le prenorme CEN sulla trasmissione a microonde a corto raggio a 5,8 GHz sono conosciute sotto il nome tecnico di *Dedicated Short Range Communications* (DSRC).

Queste norme tecniche comportano però due varianti non completamente compatibili. Le norme si basano sul modello “Interconnessione dei sistemi aperti” (ISO)⁴¹ definito dall’Organizzazione internazionale di normalizzazione per la comunicazione tra i sistemi informatici.

- (3) Tuttavia, gli industriali e i gestori di infrastrutture si sono accordati negli Stati membri dell’Unione europea per sviluppare prodotti interoperabili sulla base delle prenorme votate nel 1997 che privilegiano l’opzione di una trasmissione ad alto flusso tra suolo e veicolo. Questa scelta dovrebbe permettere di installare nuovi sistemi di telepedaggio tecnicamente compatibili con i sistemi recentemente installati nella Comunità (Francia – Spagna – Austria).
- (4) È essenziale che questo lavoro di normalizzazione sia condotto a termine quanto prima per stabilire norme tecniche che garantiscano la compatibilità dei sistemi di telepedaggio sulla base della tecnologia a microonde. Un altro lavoro di normalizzazione concernerà la combinazione delle tecnologie satellitari e di comunicazioni mobili per il telepedaggio onde evitare una nuova frammentazione del mercato.
- (5) È necessario prevedere la diffusione dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi confinanti e diventa necessario disporre di sistemi interoperabili adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione su scala comunitaria.
- (6) Le nuove tecnologie di localizzazione via satellite (GNSS) e di comunicazioni mobili (GSM/GPRS) applicate al telepedaggio, permettono di rispondere alle esigenze delle nuove politiche tariffarie previste a livello comunitario e degli Stati membri. Permettono infatti di contabilizzare i chilometri percorsi per categoria di strada, senza richiedere investimenti costosi per l’attrezzatura delle infrastrutture, né la costruzione di nuovi caselli. Queste tecnologie aprono anche la porta a nuovi servizi di informazione e sicurezza per i viaggiatori, come l’allarme automatico lanciato in caso di incidente che indicherà la posizione del veicolo, l’informazione in tempo reale sulle condizioni di circolazione, il livello del traffico o la durata del percorso. Nel campo della localizzazione via satellite, il progetto GALILEO lanciato dall’Unione europea nel 2002, fornirà a partire dal 2008, una qualità d’informazione superiore a quella dell’attuale GPS e ottimale per i servizi telematici stradali. Il sistema precursore EGNOS sarà già operativo nel 2004 con prestazioni simili. Questi sistemi innovativi potrebbero però presentare dei problemi, ad esempio per l’affidabilità dei controlli e la prevenzione delle frodi.
- (7) La moltiplicazione delle tecnologie utilizzate o previste per il telepedaggio nei prossimi anni (microonde a 5,8 GHz, localizzazione via satellite e comunicazioni mobili) e la moltiplicazione delle specifiche imposte dagli Stati membri e dai paesi limitrofi per i loro sistemi di telepedaggio, possono pregiudicare il buon funzionamento del mercato interno e gli obiettivi della politica dei trasporti. Questa situazione rischia di comportare in futuro la moltiplicazione di dispositivi incompatibili e costosi nell’abitacolo degli automezzi pesanti e rischi di errori di manipolazione e di frode involontaria per gli autisti.

⁴¹ Riferimento da completare.

- (8) È necessario eliminare gli ostacoli artificiali alla libera circolazione delle persone e dei beni tra gli Stati membri, pur rispettando la possibilità per gli Stati membri e l'Unione europea di attuare politiche diverse di tariffazione per tutti i tipi di veicoli, a livello locale, nazionale o internazionale. Gli apparecchi installati a bordo dei veicoli devono permettere l'attuazione di queste politiche di tariffazione, rispettando i principi di non discriminazione tra i cittadini di tutti i paesi dell'Unione europea. È dunque necessario garantire al più presto l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello comunitario.
- (9) I conducenti vogliono giustamente beneficiare di un servizio qualitativamente migliore sulle infrastrutture stradali, soprattutto sul piano della sicurezza, e ridurre le code di attesa ai caselli, particolarmente nei giorni di grande affluenza o in punti molto congestionati della rete. La definizione del servizio europeo di telepedaggio deve rispondere a questa preoccupazione.
- (10) I sistemi di telepedaggio devono contribuire significativamente a ridurre i rischi di incidenti e quindi ad aumentare la sicurezza dei viaggiatori ai caselli, a ridurre le transazioni in contanti e a diminuire la congestione nei tratti a grande affluenza. Essi permettono anche di prevenire l'impatto negativo sull'ambiente di nuove barriere di pedaggio o l'estensione delle strutture esistenti.
- (11) L'istituzione dei sistemi di telepedaggio implica il trattamento di dati personali che deve essere garantito nel rispetto delle norme europee, figuranti nelle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE. Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è esplicitamente riconosciuto all'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (12) Dato che gli obiettivi dell'azione prevista, in particolare **l'interoperabilità dei sistemi di pedaggio nel mercato interno** e l'introduzione **di un servizio europeo di telepedaggio** su tutta la rete stradale comunitaria sottoposta a pedaggio, non possono essere realizzati adeguatamente dagli Stati membri e, per la loro dimensione **europea**, possono essere meglio realizzati a livello comunitario, la Comunità può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita allo stretto necessario per raggiungere questi obiettivi ed è quindi conforme al principio di proporzionalità quale enunciato in detto articolo.
- (13) Occorre emanare i provvedimenti necessari per attuare la presente direttiva in conformità con la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁴²,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Obiettivo e campo di applicazione

La presente direttiva prescrive le condizioni necessarie per garantire l'utilizzazione generalizzata e l'interoperabilità dei sistemi di pedaggio elettronico stradali nella Comunità.

⁴² GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Si applica alla riscossione elettronica di tutti i tipi di diritti stradali, sull'intera rete stradale comunitaria urbana e interurbana, autostrade, strade principali o secondarie e altre opere come tunnel, ponti, traghetti.

Per raggiungere l'obiettivo di cui al primo comma, è creato un "servizio europeo di telepedaggio". Questo servizio deve garantire l'interoperabilità per l'utente dei sistemi di telepedaggio già applicati su scala nazionale o regionale dagli Stati membri e di quelli che saranno introdotti in futuro in tutto il territorio dell'Unione.

Articolo 2 *Soluzioni tecnologiche*

1. Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio messi in servizio a decorrere dal 1° gennaio 2005 e destinati all'uso degli automezzi pesanti di qualsiasi categoria e/o agli autobus, si basano sull'uso di una o più delle tre tecnologie seguenti:
 - a) localizzazione via satellite;
 - b) comunicazioni mobili secondo la norma GSM-GPRS (riferimento GSM TS 03.60/23.060);
 - c) microonde a 5,8 GHz.
2. Dal 1° gennaio 2005 è istituito, ai sensi dell'articolo 3, un "servizio europeo di telepedaggio". A partire da tale data gli operatori devono mettere a disposizione dell'utenza interessata un'apparecchiatura da installare a bordo dei veicoli, fornita a titolo di tutti i sistemi di telepedaggio in servizio nell'Unione e destinata ai veicoli di tutti i tipi secondo il calendario di cui all'articolo 3, comma 3, che sia interoperabile e in grado di comunicare con tutti i sistemi in funzione nel territorio dell'Unione.
3. Questa apparecchiatura a bordo può anche essere collegata al tachigrafo elettronico del veicolo per calcolare i diritti da pagare.
4. A decorrere dal 1° gennaio 2008 qualsiasi nuovo sistema messo in servizio nel quadro del «servizio europeo di telepedaggio» di cui all'articolo 3, si basa unicamente sulle tecnologie di localizzazione via satellite e di comunicazioni mobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1.
5. I sistemi messi in servizio nel quadro del «servizio europeo di telepedaggio» anteriormente al 1° gennaio 2008 dovranno aver abbandonato la tecnologia microonde 5,8 GHz alla data del 1° gennaio 2012. Una strategia di migrazione di questi sistemi dovrà essere elaborata e attuata tra il 1° gennaio 2008 e il 1° gennaio 2012.
6. Per garantire che le tecnologie satellitare e di comunicazioni mobili rispondano alle esigenze dei gestori dei sistemi di telepedaggio, la Commissione presenterà, entro il 31 dicembre 2007, una relazione preparata con l'assistenza del comitato Telepedaggio ed eventualmente una proposta per prorogare l'uso dei sistemi a microonde.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per aumentare l'uso dei sistemi di telepedaggio. Essi si adoperano affinché al più tardi nel 2005 almeno il 50% dei varchi di ogni stazione sia fornito di pedaggio elettronico.
8. Gli Stati membri si adoperano affinché il trattamento dei dati personali necessari al funzionamento del «servizio europeo di telepedaggio» avvenga in conformità con le norme europee in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, soprattutto le direttive europee 95/46/CE e 2002/58/CE.

Articolo 3

Creazione di un servizio europeo di telepedaggio

1. Un “servizio europeo di telepedaggio” è creato su tutte le infrastrutture stradali della Comunità sulle quali è riscosso un pedaggio o un diritto d'uso. Si estende su tutta questa rete mediante un contratto di abbonamento unico, che può essere sottoscritto presso qualsiasi gestore di una parte di questa rete.
2. Il servizio europeo di telepedaggio è indipendente dal livello di tariffazione applicato o dalla sua finalità. Esso riguarda soltanto il modo di applicazione dei pedaggi o dei diritti. Il servizio è omogeneo indipendentemente dal luogo di immatricolazione del veicolo, la nazionalità dell'abbonato, quella dell'operatore presso il quale l'abbonamento è sottoscritto, a prescindere dalla zona o dal punto della rete stradale dove il pedaggio è dovuto.
3. Ciascun gestore della rete interessata deve offrire il servizio europeo ai suoi clienti secondo il calendario seguente:
 - a) per tutti i veicoli di più di 3,5 tonnellate e per i veicoli che trasportano più di 9 passeggeri (autista + 8) a decorrere dal 1° gennaio 2005,
 - b) per tutti gli altri tipi di veicoli al più tardi dal 1° gennaio 2010.

Articolo 4

Definizione del servizio europeo di telepedaggio

1. Il servizio europeo di telepedaggio è definito sulla base degli elementi seguenti:
 - a) specifiche funzionali e tecniche del servizio, della qualità di questo servizio e del suo livello di applicazione ai punti di pedaggio, allo scopo di limitare le code di attesa, i rallentamenti e gli incidenti di qualsiasi tipo causati dalla riscossione del pedaggio;
 - b) lancio e monitoraggio delle azioni di normalizzazione tecnica con gli organismi europei di normalizzazione;
 - c) complementi tecnici eventuali rispetto alle norme o prenorme utilizzate e che permettono di garantire l'interoperabilità; modalità per tener conto dell'evoluzione delle tecnologie, in particolare dell'evoluzione delle comunicazioni mobili, allo scopo di aggiornare l'elenco delle tecnologie sulle quali si basa il servizio europeo di telepedaggio;

- d) specifiche di integrazione degli apparecchi nei veicoli;
 - e) procedure di omologazione a livello europeo degli apparecchi installati a bordo dei veicoli e di quelli posti sul bordo della strada nonché l'insieme veicolo-apparecchiatura, in particolare sotto il profilo della sicurezza stradale;
 - f) classificazione dei veicoli;
 - g) modelli transazionali;
 - h) protocollo di accordo tra i gestori della rete stradale interessata, per consentire la realizzazione del servizio sulla rete stradale europea e un contratto unico nei confronti del cliente;
 - i) trattamento di casi particolari come: utenti sporadici e disfunzioni di qualsiasi natura.
 - j) convalida delle soluzioni tecniche adottate rispetto alle norme europee in materia di protezione della libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, in particolare la loro vita privata. Si dovrà in particolare garantire la conformità alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.
2. Il servizio europeo di telepedaggio si basa sulle soluzioni tecniche di cui all'articolo 2.
 3. La Commissione adotta le decisioni tecniche relative alla definizione «servizio europeo di telepedaggio», conformemente alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
 4. Conformemente alla procedura stabilita dalla direttiva 98/34/CE, la Commissione invita gli organismi europei di normalizzazione, in particolare il Comitato europeo di normalizzazione ad adoperarsi al massimo per adottare rapidamente norme applicabili ai sistemi di telepedaggio, soprattutto le tecnologie microonde e i sistemi che usano la tecnologia di localizzazione via satellite e le comunicazioni mobili.
 5. Gli apparecchi per il servizio europeo di telepedaggio dovranno essere conformi alle prescrizioni delle direttive 1999/5/CE e 89/336/CEE.

Articolo 5 Comitato

La Commissione è assistita dal “comitato Telepedaggio”, composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE⁴³, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a 3 mesi.

Il comitato adotta il suo regolamento interno.

⁴³ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 6

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 30 giugno 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono adottate dagli Stati membri.

Articolo 7

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
il Presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore(I) politico(i): Energia e trasporti

Attività: Politica della mobilità sostenibile

DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE L'UTILIZZAZIONE GENERALIZZATA E L'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO STRADALE NELLA COMUNITÀ

1. LINEA(E) DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

B2-704 A Mobilità sostenibile nei trasporti – Spesa di gestione amministrativa (per il 2003).

06 01 04 03 Politica di mobilità sostenibile - Spese di gestione amministrativa (a decorrere dal 2004).

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): milioni di euro in SI: non pertinente

2.2 Periodo di applicazione: annuale

inizio nel 2003 e scadenza nel 2009

2.3 Stima globale pluriennale delle spese:

a) Scadenario stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) (cfr. punto 6.1.1)

Milioni di euro (sino al terzo decimale)

	Anno 2003	2004	2005	2006	2007	2008 ed esercizi successivi	Totale
Stanziamenti di impegno (SI)							
Stanziamenti di pagamento (SP)							

b) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA) e spese d'appoggio (SDA) (cfr. punto 6.1.2)

SI	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
SP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

Totale parziale a+b							
SI	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
SP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento (cfr. punti 7.2 e 7.3)

SI/SP	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALE a+b+c							
SI	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
SP	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

XX La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore.

La proposta richiede una riprogrammazione della rubrica corrispondente delle prospettive finanziarie,

compreso, eventualmente, un ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale.

2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate⁴⁴

XX Nessuna implicazione finanziaria (concerne aspetti tecnici relativi all'attuazione di una misura).

OPPURE

Incidenza finanziaria - L'effetto sulle entrate è il seguente:

Nota: tutte le precisioni e osservazioni relative al metodo di calcolo dell'effetto sulle entrate devono essere inserite in un foglio distinto allegato alla presente scheda finanziaria.

Milioni di euro (al primo decimale)

		Prima dell'azione [anno n-1]	Situazione dopo l'azione					
Linea di bilancio	Entrate		[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) <u>Entrate in termini assoluti</u>							
	b) <u>Modifica delle entrate</u>	Δ						

(Descrivere ogni linea di bilancio interessata, aggiungendo nella tabella tutte le linee sulle quali si manifesta l'incidenza in questione)

⁴⁴ Per ulteriori informazioni, cfr. documento di orientamento distinto.

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa		Nuova	Partecipazione e EFTA	Partecipazione paesi candidati	Rubrica PF
SNO	SND	NO	NO	NO	N. [...]

4. BASE GIURIDICA

Articolo 71, paragrafo 1 del trattato

5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

5.1 Necessità di un intervento comunitario⁴⁵

5.1.1 Obiettivi perseguiti

Da diversi anni la Commissione ha esortato gli Stati membri ad armonizzare i loro progetti nel settore per evitare l'introduzione di sistemi nazionali reciprocamente incompatibili, considerato che ciascun sistema richiede l'installazione a bordo dei veicoli di un'apparecchiatura elettronica specifica. Malgrado i vari milioni di euro investiti nei programmi quadro di ricerca e sviluppo e nei progetti euro-regionali, questa strategia è fallita. La prova si è avuta nel maggio 2002 con le decisioni concomitanti di Germania e Austria per due sistemi nazionali incompatibili.

La direttiva crea le condizioni necessarie all'attuazione di un «servizio europeo di telepedaggio» basato sul principio: un solo contratto e un'unica apparecchiatura a bordo dei veicoli per l'intera rete comunitaria a pagamento.

Il servizio si basa su due tecnologie:

- i sistemi a microonde 5,8 GHz già utilizzati sulle autostrade a pagamento europee;
- la radiolocalizzazione via satellite associata alla telefonia mobile, soluzione innovativa basata entro un certo periodo su GALILEO che permetterà di attuare le nuove politiche di tariffazione auspicate dalla Commissione e dagli Stati membri per meglio gestire la domanda, migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico su tutta la rete principale, urbana e interurbana. La direttiva preconizza per il futuro l'uso di questa seconda soluzione, di preferenza alla prima.

La direttiva crea un comitato Telepedaggio incaricato di risolvere, in concertazione con gli Stati membri, tutte le questioni tecniche e contrattuali necessarie all'istituzione del Servizio europeo.

5.1.2 Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

Non applicabile

5.1.3 Disposizioni adottate a seguito della valutazione ex post

Non applicabile

5.2 Azioni previste e modalità dell'intervento di bilancio

⁴⁵ Per ulteriori informazioni, cfr. documento di orientamento distinto.

Sono necessarie una definizione precisa delle modalità del «servizio europeo» e di numerose tecniche di accompagnamento. A titolo di esempio, si deve stabilire un protocollo di accordo tra i gestori europei di infrastrutture per la diffusione di questo servizio e l'introduzione di un sistema di compensazione.

La direttiva prevede all'articolo 5 un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri aventi un'esperienza concreta nel settore del pedaggio elettronico e dell'esercizio stradale e quindi competente ad assistere la Commissione nella sua decisione. Questo comitato che deve essere creato si baserà sui risultati dei progetti di ricerca svolti nel programma quadro di ricerca e sviluppo e nell'ambito delle reti transeuropee. Sono già stati avviati lavori preparatori sotto l'egida della Commissione, cui partecipano le amministrazioni nazionali, i gestori delle infrastrutture e gli industriali del settore.

Il comitato sarà consultato dalla Commissione sugli aspetti seguenti (elenco non esaustivo):

- definizione precisa del servizio offerto: in particolare, specifiche funzionali e tecniche del servizio, della qualità di questo servizio e della sua diffusione ai punti di pedaggio, per limitare le attese, i rallentamenti e gli incidenti di ogni tipo provocati dalla riscossione del pedaggio. Saranno anche trattati i mezzi di pagamento associati al contratto di abbonamento e il servizio post-vendita ecc.;
- definizione delle «applicazioni telepedaggio»: ossia di un modo di uso unico dell'apparecchiatura di telepedaggio. A titolo di esempio, una carta bancaria intelligente e una scheda magnetica con i dati sul paziente e l'assicurazione malattia sono tecnicamente compatibili, ma soltanto la prima consente di ritirare banconote da un distributore. Il problema qui trattato è analogo;
- lancio e monitoraggio delle azioni di normalizzazione tecnica con gli organismi europei di normalizzazione;
- eventuali complementi tecnici rispetto alle norme seguite per garantire l'interoperabilità; modalità per tener conto dell'evoluzione delle tecnologie, soprattutto nel campo delle comunicazioni mobili;
- armonizzazione delle procedure di telepedaggio tra i gestori: classificazione dei veicoli, segnaletica alle stazioni di pedaggio, utenti occasionali non equipaggiati;
- specifiche di integrazione degli apparecchi nei veicoli;
- procedure di omologazione a livello europeo degli apparecchi installati a bordo dei veicoli e di quelli sul bordo della strada nonché dell'insieme veicolo-apparecchio, soprattutto sotto il profilo della sicurezza stradale;
- convalida delle soluzioni tecniche adottate rispetto alle norme europee in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, soprattutto la

loro vita privata. Si dovrà assicurare la conformità alle direttive 95/46/CE⁴⁶ e 2002/58/CE⁴⁷;

- procedure di trattamento delle anomalie di funzionamento (guasto dell'apparecchiatura, uso incorretto, intenzionale o no, incidenti ecc.), soprattutto nel contesto internazionale dove il cliente è di un paese diverso da quello del luogo di pagamento;
- definizione di un protocollo tra esercenti che consenta l'attuazione del servizio sulla rete stradale europea e un contratto unico nei confronti del cliente. Questo protocollo di accordo potrà successivamente essere esteso a organismi bancari le cui carte di pagamento saranno associate ai sistemi di telepedaggio.

Il bilancio richiesto servirà a coprire l'insieme dei costi di studio necessari per alimentare la riflessione del comitato.

5.3 Modalità di attuazione

Questi lavori saranno realizzati da gruppi di esperti esterni, scelti con il comitato e designati dalla Commissione che ne garantirà il controllo. Questi esperti saranno scelti in base a bando di gara.

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione): non pertinente

(Il calcolo degli importi totali indicati nella tabella che segue dev'essere specificato con la ripartizione fornita nella tabella 6.2.)

6.1.1 Intervento finanziario

Stanziamenti di impegno in milioni di euro (sino al terzo decimale)

Ripartizione	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi successivi]	Totale
Azione 1							
Azione 2							
Ecc.							
TOTALE							

6.1.2 Assistenza tecnica e amministrativa (ATA), spese d'appoggio (SDA) e spese TI (stanziamenti di impegno)

	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi successivi]	Totale

⁴⁶ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

⁴⁷ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche).

1) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA):							
a) Uffici di assistenza tecnica (UAT)							
b) Altra assistenza tecnica e amministrativa: - intra muros: - extra muros: <i>di cui per la realizzazione e la manutenzione di sistemi informatici di gestione:</i>							
Totale parziale 1							
2) Spese d'appoggio (SDA):							
a) Studi	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Riunioni di esperti							
c) Informazione e pubblicazioni							
Totale parziale 2							
TOTALE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

6.2 Calcolo del costo per ciascuna delle misure previste nella parte B (per tutto il periodo di programmazione)⁴⁸: non pertinente

(Qualora si tratti di più azioni, occorre fornire, sulle misure concrete da adottare per ogni azione, le precisazioni necessarie alla stima del volume e del costo delle realizzazioni)

Stanziamenti di impegno in milioni di euro (sino al terzo decimale)

Ripartizione	Tipo di realizzazioni (progetti, dossier ecc.)	Numero di realizzazioni (totale per anni 1...n)	Costo unitario medio	Costo totale (totale per anni 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Azione 1</u>				
- Misura 1				
- Misura 2				
<u>Azione 2</u>				
- Misura 1				
- Misura 2				
- Misura 3				
<i>Ecc.</i>				
COSTO TOTALE				

⁴⁸ Per maggiori informazioni, cfr. nota esplicativa distinta.

(Se necessario, spiegare il modo di calcolo)

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

7.1 Incidenza sulle risorse umane

Tipi di posti		Personale da assegnare alla gestione dell'azione su risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'azione
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei		
Funzionari o agenti temporanei	A	1		1	<i>Gestione e segretariato del comitato Telepedaggio, supervisione dei lavori dei gruppi di esperti consultati dal comitato, controllo delle decisioni del comitato e realizzazione delle eventuali azioni legislative corrispondenti.</i>
	B				
C					
Altre risorse umane			Sottogruppi di esperti		
Totale					

7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Metodo di calcolo *
Funzionari Agenti temporanei	108 000	
Altre risorse umane (indicare la linea di bilancio)		
Totale	108 000	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Linea di bilancio (n. e denominazione)	Importi in euro	Metodo di calcolo
Dotazione globale (Titolo A7) A0701 – Missioni A07030 – Riunioni A07031 – Comitati obbligatori ⁽¹⁾ A07032 – Comitati non obbligatori ⁽¹⁾ A07040 – Conferenze A0705 – Studi e consulenze Altre spese (specificare)	A07031: 50 000	4 riunioni all'anno – rimborso delle spese di viaggio comitato de regolamentazione
Sistemi d'informazione (A-5001/A-4300)		
Altre spese - parte A (specificare)		
Totale	50 000	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

⁽¹⁾ Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuale (7.2 + 7.3)	158 000 €
II.	Durata dell'azione	6 anni
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	948 000 €

IL FABBISOGNO DI RISORSE UMANE E AMMINISTRATIVE È COPERTO NELL'AMBITO DELLA DOTAZIONE CONCESSA ALLA DG RESPONSABILE, NEL QUADRO DELLA PROCEDURA DI DOTAZIONE ANNUALE.

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1 Sistema di controllo

Il controllo dei lavori del comitato Telepedaggio sarà effettuato sulla base della definizione precisa nel corso delle prime riunioni, del suo programma di lavoro e del calendario associato per far conseguire gli obiettivi della direttiva. Innanzi tutto si dovrà istituire il servizio europeo su tutta la rete stradale comunitaria a pedaggio per gli automezzi pesanti dal 1° gennaio 2005. Il controllo della pianificazione consentirà di verificare che l'avanzamento dei lavori è conforme alle esigenze.

Successivamente saranno definiti gli indicatori seguenti per la diffusione di questo servizio: numero di corsie equipaggiate per tale servizio per stazione di pedaggio, numero di punti dove sottoscrivere l'abbonamento ecc. (da precisare con il comitato). L'istituzione di questo servizio avverrà nel 2004 e gli indicatori saranno misurati a quel momento, tramite richiesta diretta agli Stati membri.

8.2 Modalità e periodicità della valutazione

Per i lavori del comitato, la pianificazione sarà riesaminata ogni tre mesi.

Per la diffusione del servizio, il ritmo di aggiornamento delle misure sulla base degli indicatori definiti con il comitato sarà trimestrale e, a decorrere dal secondo semestre 2004, mensile.

Nel marzo 2005 sarà effettuata una valutazione ex post per verificare il funzionamento dell'insieme del servizio. Questa valutazione sarà subappaltata ad un ufficio esterno, scelto in base a un bando di gara, con l'obiettivo di verificare la diffusione del servizio conformemente all'obiettivo e soprattutto di raccogliere il parere e le osservazioni dei clienti interessati per misurarne l'indice di gradimento e di far evolvere il servizio europeo prima della sua diffusione generale alle automobili. Questo studio sarà effettuato in due tappe, una dopo tre mesi (marzo 2005), l'altra al termine di un anno di funzionamento del servizio (gennaio 2006).

9. MISURE ANTIFRODE

Non applicabile

SCHEMA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'utilizzazione generalizzata e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

LA PROPOSTA

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una legislazione comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

Da molti anni la Commissione ha sollecitato gli Stati membri ad armonizzare i loro progetti in questo settore, per evitare la costituzione di altrettanti sistemi nazionali reciprocamente incompatibili in quanto ogni sistema comporta l'installazione di dispositivi elettronici specifici a bordo dei veicoli. Nonostante numerosi milioni di euro investiti nei programmi quadro di ricerca sviluppo e nei progetti euro-regionali, questa strategia è fallita, come dimostrano le decisioni prese nel maggio 2002 da Germania e Austria per due sistemi nazionali incompatibili.

La direttiva crea le condizioni necessarie all'attuazione di un "servizio europeo di telepedaggio" basato sul principio: un solo contratto e un solo dispositivo a bordo dei veicoli per tutta la rete comunitaria a pedaggio.

Il servizio si basa su due tecnologie:

- i sistemi a microonde a 5,8 GHz utilizzata oggi sulle autostrade a pagamento europee;
- la radiolocalizzazione via satellite associata alla telefonia mobile, soluzione innovativa basata entro un certo periodo su GALILEO, e che sola permetterà di attuare le nuove politiche di tariffazione auspicate dalla Commissione e dagli Stati membri per gestire meglio la domanda, migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico, su tutta la rete stradale principale, in ambiente urbano e interurbano. La direttiva raccomanda per il futuro l'uso di questa seconda soluzione di preferenza alla prima.

La direttiva istituisce un comitato Telepedaggio incaricato di regolare, in concertazione con gli Stati membri, tutte le questioni tecniche e contrattuali necessarie all'istituzione del servizio europeo.

L'IMPATTO SULLE IMPRESE

2. Incidenza della proposta
 - Settori di attività: i fabbricanti di apparecchi elettronici per automobili, i gestori di infrastrutture e le società di trasporti.

- Dimensioni delle imprese: (percentuale di piccole e medie imprese) da 1 a 5 000 dipendenti. Tutti i fabbricanti sono PMI. Il numero di gestori varia da 200 per le più piccole a 5 000 per le più grandi. La dimensione delle imprese di trasporti può variare da una a diverse centinaia di persone.
- Eventuale concentrazione geografica nella Comunità di tali imprese: nessuna, l'insediamento è distribuito in maniera pressoché uniforme e lo sarà sempre più in futuro.

3. Obblighi imposti alle imprese per conformarsi alla proposta

I gestori di infrastrutture dovranno orientare i loro futuri investimenti verso le soluzioni tecniche indicate. Dovranno dotare le loro reti a pedaggio degli apparecchi indicati anche se attualmente non applicano il telepedaggio. Gli investimenti precedenti saranno tuttavia preservati fino alla loro obsolescenza.

I produttori di sistemi elettrici per automobili ricevono indicazioni tecniche da seguire per garantire l'interoperabilità di tutti i sistemi usati in Europa che faciliteranno il loro lavoro nei prossimi anni, poiché le soluzioni indicate sono già in gran parte conosciute e realizzate.

4. Probabile incidenza economica della proposta

- Sull'occupazione: saranno creati posti di lavoro nuovi e qualificati nei settori dell'industria e dei servizi (circa 40 000 per la sola Germania). Estrapolati ai 15 Stati membri, si tratta di oltre 200 000 posti di lavoro qualificati di nuova creazione. L'industria riceverà un grande impulso a promuovere i suoi prodotti sul mercato mondiale, tanto più che la direttiva promuove soluzioni innovative e adeguate a tutte le possibili politiche in materia di tariffazione stradale. Dal punto di vista dei gestori di infrastrutture, entro un certo periodo si può verificare una perdita di posti di lavoro, ma esclusivamente di posti di lavoro stagionali. Per i posti di lavoro stabili, verso il 2010 il personale eventualmente colpito sarà facilmente riconvertito a compiti come l'accoglienza degli abbonati, il servizio clienti telepedaggio o la manutenzione delle autostrade.
- Sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese: nuove imprese saranno create nel settore dei servizi per la riscossione dei diritti, la gestione dei clienti e il controllo della frode transfrontaliera. Potranno essere create anche altre imprese incaricate della manutenzione dei sistemi. In Germania ciò avverrà già nel 2003.
- Sulla competitività delle imprese: la competitività delle imprese sarà favorita dall'attuazione di sistemi aperti, non più proprietari come è spesso il caso oggi. La direttiva veglia con la sua azione di normalizzazione e attraverso il suo comitato, a garantire un mercato aperto da cui nessun fornitore sarà escluso. È stato appurato che la direttiva non esclude dal mercato nessuno dei fornitori esistenti.

5. Misure per tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.). Tutto il settore tecnico su questo mercato è costituito da PMI. Le clausole della direttiva sono perfettamente adattate a questa situazione. Tutte queste imprese chiedono da molti anni che la Commissione emani un atto legislativo per rimediare al blocco del Comitato europeo di normalizzazione, e permettere loro di basare i loro prodotti su un documento normativo di riferimento.

In mancanza della compatibilità alle norme CEN, la “compatibilità direttiva CE” sarà un’etichetta di riferimento atteso dall’intera professione.

CONSULTAZIONE

6. Elenco delle organizzazioni consultate sulla proposta e sintesi della loro posizione

Fornitori di apparecchi elettronici di telepedaggio: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH e Q-FREE indicano che la fattibilità di dispositivi interoperabili e in grado di comunicare con tutti i sistemi di telepedaggio attualmente esistenti in Europa:

- deve essere convalidata a livello marketing,
- sarebbe realizzabile soltanto se un gestore di infrastruttura lanciasse un bando di gara per un milione di dispositivi,
- richiederebbe come minimo tre anni di sviluppo, messa a punto e qualificazione.
- Non forniscono alcuna indicazione sul prezzo di tali dispositivi.

Gestori di infrastrutture: Associazione europea delle società concessionarie di autostrade a pedaggio (ASECAP), ASFA (Association des Sociétés Françaises d’Autoroutes), ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas), AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), ASFINAG (concessionario austriaco del pedaggio stradale), TOLL COLLECT (concessionario per il telepedaggio tedesco), BRISA (concessionario delle autostrade portoghesi) e RAPP AG (ufficio di consulenza per il telepedaggio svizzero) hanno espresso un parere mitigato circa alcune tendenze della direttiva, in particolare in materia di scelte tecnologiche.

Riunioni bilaterali di concertazione si sono svolte con le amministrazioni di molti Stati membri implicati nel telepedaggio (UK, F, B, NL, E, P, I, D), come pure con la Svizzera e i paesi EFTA. Il 27 giugno si è svolta una presentazione generale ai rappresentanti dei 15 Stati membri e si è tenuto conto delle loro osservazioni.