



Fonte: sito internet dell'IBTTA www.ibtta.org

IBTTA Annual Meeting and Exhibition: Dublino (30 agosto – 2 settembre 2015)

L'IBTTA (INTERNATIONAL BRIDGE, TUNNEL AND TURNPIKE ASSOCIATION) TERRÀ QUEST'ANNO IL SUO CONGRESSO ANNUALE IN IRLANDA, A DUBLINO, DAL 30 AGOSTO AL 2 SETTEMBRE P.V. LA SCELTA DI ORGANIZZARE L'ANNUAL MEETING IN EUROPA RISPONDE ALL'ESIGENZA, PIÙ VOLTE MANIFESTATA IN SENO AL BOARD DELL'IBTTA, DI RAFFORZARE E SVILUPPARE LA COOPERAZIONE E LO SCAMBIO DI INFORMAZIONI TRA L'INDUSTRIA DEL PEDAGGIO EUROPEA E QUELLA NORDAMERICANA. IL TEMA PORTANTE DEL CONGRESSO È LO STESSO SCELTO PER L'INTERO ANNO 2015 DAL PRESIDENTE IN CARICA DELL'IBTTA JAVIER RODRIGUEZ, DIRETTORE ESECUTIVO DELLA MIAMI-DADE EXPRESSWAY: "THE BUSINESS OF MOBILITY", A SOTTOLINEARE CHE LE AUTOSTRADE A PEDAGGIO RAPPRESENTATE NELL'IBTTA, NEGLI STATI UNITI COME NEL RESTO DEL MONDO, SONO CHIAMATE A PERSEGUIRE L'OBIETTIVO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE,

FORNENDO AGLI UTENTI E AI CITTADINI INFRASTRUTTURE STRADALI SICURE, MODERNE, INTELLIGENTI, OBIETTIVO RESO POSSIBILE ATTRAVERSO L'APPLICAZIONE DEL PEDAGGIO; NUMEROSE SARANNO A DUBLINO LE SESSIONI TECNICHE PARALLELE, SUDDIVISE IN BASE ALLE SEGUENTI TEMATICHE: MOBILITÀ, TECNOLOGIA E ITS, GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI. IN OCCASIONE DELL'ANNUAL MEETING INOLTRE, COME DA TRADIZIONE, L'IBTTA PROCEDERÀ ALLA CONSEGNA DEI PREMI DI ECCELLENZA ALLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI CHE FANNO PARTE DELL'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE E CHE SI SONO MAGGIORMENTE DISTINTE PER AVER PORTATO AVANTI PROGETTI INNOVATIVI E CREATIVI. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL CONGRESSO E SULLE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, VISITARE IL SITO DELL'IBTTA AL SEGUENTE INDIRIZZO WWW.IBTTA.ORG

PARLAMENTO EUROPEO

▶ nella sua prima sessione di maggio a Bruxelles, la commissione TRAN ha avuto l'opportunità di incontrare nuovamente la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc, la quale è intervenuta dinanzi agli eurodeputati per fare il punto sull'applicazione del programma di lavoro della Commissione europea per l'anno in corso ed anticipare gli orientamenti e le previste iniziative della Commissione per quanto concerne il programma di lavoro del 2016. Durante la sessione di metà giugno invece, la commissione TRAN ha incontrato il Ministro dei Trasporti lettone Matiss, il quale ha illustrato i principali risultati della Presidenza lettone dell'Unione europea nel settore dei trasporti, sempre inquadrandone l'operato nell'ambito della cooperazione con la Presidenza precedente (Italia) e quella successiva (Lussemburgo), cosiddetto "Trio di Presidenze", che accompagna lo svolgimento dei lavori del Consiglio UE nell'arco di diciotto mesi.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ la Conferenza annuale della Commissione europea dedicata alle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T si è svolta a Riga il 22 e 23 giugno scorsi, sotto l'egida della Presidenza lettone dell'Unione europea. Hanno preso parte all'evento la Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc, i Ministri dei Trasporti di dodici Stati membri della UE ed oltre mille rappresentanti del settore dei trasporti: quest'anno in particolare la Conferenza si è focalizzata sugli investimenti innovativi in progetti infrastrutturali volti a stimolare la crescita e l'occupazione in ambito UE, analizzando le sfide incontrate e le opportunità offerte dalle nuove linee guida TEN-T e CEF per cercare efficaci e sostenibili soluzioni di finanziamento delle infrastrutture. Il Ministro lettone dei Trasporti Matiss, nel fare gli onori di casa, ha commentato favorevolmente la firma, avvenuta a Riga, della Dichiarazione sul progetto ferroviario Rail Baltica.

CONSIGLIO

▶ sotto la Presidenza lettone dell'Unione europea si è svolto il Consiglio ECOFIN, la formazione economico-finanziaria del Consiglio UE che lo scorso 19 giugno ha dato la propria approvazione sulla proposta di Regolamento della Commissione europea in merito all'EFIS (*European Fund for Strategic Investments*), più noto come Piano Juncker per gli Investimenti Strategici nelle Infrastrutture. Il Piano, come si ricorderà, intende mobilitare 315 Miliardi di Euro per promuovere gli investimenti nelle infrastrutture nell'ambito dell'Unione europea: la proposta di Regolamento era stata presentata dalla Commissione europea a novembre del 2014, proprio a ridosso del suo insediamento all'inizio del nuovo mandato legislativo; successivamente erano state avviate le discussioni tra le varie Istituzioni comunitarie che hanno poi portato al raggiungimento di un accordo di trilatero avvenuto lo scorso 28 maggio.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ la 43a edizione delle Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP ha avuto luogo a Lisbona, Portogallo, dal 27 al 29 maggio scorsi ed è stata organizzata dall'associazione portoghese APCAP di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. Il titolo scelto per l'evento è stato "A multimodal, smart and safe European transport system: the key role of Motorways" – "Un sistema europeo di trasporti multi-modale, intelligente e sicuro: il ruolo chiave delle autostrade", a sottolineare come il settore delle autostrade a pedaggio svolga in Europa un ruolo fondamentale per contribuire allo sviluppo di un sistema europeo di trasporti multimodale, nonché ad un'efficace gestione delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti e dei cittadini. L'ASECAP ha provveduto inoltre al rinnovo delle cariche istituzionali, attraverso la designazione dell'Ufficio di Presidenza in carica per il mandato annuale maggio 2015- maggio 2016.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Commissione TRAN

COMMISSIONE EUROPEA

4

- TEN-T Days a Riga, Lettonia (22-23 giugno 2015)

CONSIGLIO UE

6

- Presidenza lettone: Consiglio ECOFIN

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

8

- ASECAP Giornate annuali di Studio ed Informazione

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

13

CALENDARIO EVENTI

15

GLOSSARIO

16

► Commissione TRAN (Trasporti e Turismo) - sessioni di maggio e giugno -

Nella sua prima sessione di maggio a Bruxelles, la commissione TRAN ha avuto l'opportunità di incontrare nuovamente la **Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc**, la quale è intervenuta dinanzi agli eurodeputati per fare il punto sull'applicazione del programma di lavoro della Commissione europea per l'anno in corso ed anticipare gli orientamenti e le previste iniziative della Commissione per quanto concerne il programma di lavoro del 2016. Come già più volte sottolineato, il Presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker ha stabilito per il corrente anno di non portare avanti proposte legislative da parte della Commissione, ad eccezione del Piano di investimenti che porta il suo nome, il cui Regolamento è stato già adottato e, per quanto concerne il settore stradale, di alcune misure non legislative sugli orientamenti politici comunitari in materia di sicurezza stradale, che dovrebbero essere probabilmente pubblicate entro la fine del 2015 e che dovrebbero essere incentrate in particolare sulla fissazione di un obiettivo comunitario volto a ridurre il numero dei feriti negli incidenti stradali. Altre iniziative non legislative nel settore dei trasporti in generale, come indicato anche dalla Commissaria Bulc agli eurodeputati della commissione TRAN, riguarderanno per quest'anno l'avvio di negoziati con Paesi terzi quali il Messico

e gli Stati del Golfo, per quel che riguarda gli accordi internazionali nel settore dell'aviazione. Il 2016 si prospetta invece denso di iniziative, legislative e non: la Commissaria ha infatti ribadito la preparazione, da parte dei competenti servizi della Commissione europea, di un vero e proprio "**Pacchetto stradale**" (*Road Package*), che possa fornire degli orientamenti politici sui seguenti temi afferenti al settore dei trasporti: tariffazione, aspetti sociali, *enforcement*, accesso al mercato, dimensione internazionale del trasporto europeo, innovazione tecnica, sicurezza stradale. Nel *Road Package* la Commissione dovrebbe inoltre includere la creazione di un'Agenzia europea del trasporto stradale (*Road Agency*), vera novità in ambito comunitario, dato che ancora per questo modo di trasporto non era stata creata, esistendo solo al momento l'Agenzia comunitaria per il trasporto marittimo, per quello ferroviario, per quello aereo, per la radionavigazione satellitare ma non ancora per il trasporto stradale. Se creata, la *Road Agency* dovrebbe assistere tanto i servizi della Commissione quanto i singoli Stati membri nella corretta attuazione della legislazione e delle norme tecniche, di ispezione e controllo relative al trasporto stradale.

La Commissaria infine, nel suo discorso dinanzi alla commissione TRAN, ha affermato che i suoi servizi procederanno, nel corso dell'anno venturo, all'analisi

di alcune proposte inizialmente previste per il 2017, quali la revisione della Direttiva sulla promozione di veicoli adibiti al trasporto stradale puliti ed efficienti sotto il profilo energetico, nonché all'elaborazione di una nuova Strategia della Commissione europea per accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti nel suo insieme.

Durante la sessione di metà giugno invece, che si è sempre svolta nella sede di Bruxelles del Parlamento europeo, la commissione TRAN ha approvato, con 35 voti a favore, 8 contrari ed un'astensione, la Relazione dell'eurodeputata Elzbieta Lukacijewska, polacca del PPE (Partito Popolare europeo) relativa ad un progetto di Parere sulla riduzione di emissioni inquinanti dai veicoli utilizzati per il trasporto stradale, dossier all'attenzione della commissione ENVI (Ambiente) che dovrebbe votarlo a metà luglio e poi trasmetterlo in sessione plenaria per adozione definitiva (orientativamente per una delle due sessioni di ottobre a Strasburgo). Il Parere chiede sostanzialmente alla Commissione europea di includere il metano nell'ambito del calcolo relativo alle emissioni di CO₂, in modo che l'effetto serra provocato dal metano possa essere espresso in base alla sua equivalenza in CO₂ per meglio definirne la relativa regolamentazione ed ottemperare alle esigenze di informazione dei consumatori. Il Parere inoltre

contiene alcuni emendamenti, approvati in sede di commissione TRAN, volti ad assicurare che i nuovi veicoli a motore (sia veicoli leggeri che mezzi pesanti) siano forniti di sistemi di guida eco-efficienti, in grado di monitorare efficacemente e di ottimizzare il consumo di carburante; si chiede anche alla Commissione europea di valutare la necessità di ampliare ad altre categorie di veicoli – non solo quelli leggeri sui quali è attualmente obbligatorio almeno per le nuove vetture - il cosiddetto *Gear Shift Indicator*, ossia l'indicatore di marcia posizionato sul *display* del cruscotto, che consente al conducente di verificare quale marcia stia utilizzando ed eventualmente modificarla per salire o scendere di rapporto ed ottimizzare in tal modo il consumo di carburante.

Infine, come sempre avviene in prossimità del termine del mandato di Presidenza di turno della UE, la commissione TRAN ha incontrato il Ministro dei Trasporti lettone Matiss, il quale ha illustrato i principali risultati della Presidenza lettone dell'Unione europea nel settore dei trasporti, sempre inquadrandone l'operato nell'ambito della cooperazione con la Presidenza precedente (Italia) e quella successiva (Lussemburgo), cosiddetto "Trio di Presidenze", che ormai accompagna istituzionalmente il regolare svolgimento dei lavori del Consiglio UE nell'arco di diciotto mesi.

Il Ministro Matiss ha anzitutto ricordato la conclusione

dei negoziati sul Quarto pacchetto ferroviario e l'avvio delle discussioni in seno al Consiglio UE circa il pilastro politico del pacchetto stesso; ha poi ricordato l'accordo del Consiglio UE sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, nonché la finalizzazione di due importanti dossiers legislativi – grazie anche al supporto della precedente Presidenza italiana – : l'adozione della nuova Direttiva su peso e dimensioni dei mezzi pesanti e l'adozione della nuova base giuridica per la Direttiva cosiddetta *cross-border enforcement*, relativa all'applicazione di sanzioni transfrontaliere per infrazioni al codice della strada commesse in uno stato diverso da quello di immatricolazione del veicolo. Il Ministro lettone ha poi ricordato i progressi ottenuti dalla sua Presidenza in materia di aviazione, in particolare per quel che riguarda la protezione dei diritti dei passeggeri ed ha menzionato la Dichiarazione di Riga del 6 marzo 2015 relativa ai cosiddetti droni, i sistemi di navigazione aerea pilotati da remoto, che ha aperto la via alla futura introduzione dei droni nel settore dell'aviazione dell'Unione europea. I membri della commissione TRAN si sono congratulati per le attività ed i risultati della Presidenza lettone in materia di trasporti ed hanno voluto aggiungere un commento – come già avvenuto in precedenti incontri con il Consiglio UE – sul Piano Juncker per gli Investimenti Strategici nelle Infrastrutture (EFSI – *European Fund for Strategic Investments*), sottolineando la necessità che

l'EFSI non interferisca con i già esistenti fondi comunitari per il co-finanziamento delle infrastrutture quali il CEF (*Connecting Europe Facility*) volti a sviluppare ed integrare maggiormente la Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T.

Il prossimo semestre di Presidenza dell'Unione europea (1° luglio – 31 dicembre 2015) sarà affidato al Lussemburgo, il cui Ministro dei Trasporti interverrà con il programma della Presidenza in una delle prossime sessioni della commissione TRAN, della quale daremo puntuale informazione nel nostro Bollettino.

► TEN-T Days a Riga, Lettonia (22-23 giugno 2015)

La Conferenza annuale della Commissione europea dedicata alle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T si è svolta a Riga il 22 e 23 giugno scorsi, sotto l'egida della Presidenza lettone dell'Unione europea. Hanno preso parte all'evento la Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc, i Ministri dei Trasporti di dodici Stati membri della UE ed oltre mille rappresentanti del settore dei trasporti: quest'anno in particolare la Conferenza si è focalizzata sugli investimenti innovativi in progetti infrastrutturali volti a stimolare la crescita e l'occupazione in ambito UE, analizzando le sfide incontrate e le opportunità offerte dalle nuove linee guida TEN-T e CEF per cercare efficaci e sostenibili soluzioni di finanziamento delle infrastrutture.

Il Ministro lettone dei Trasporti Matiss, nel fare gli onori di casa, ha commentato favorevolmente la firma, avvenuta a Riga, della Dichiarazione sul progetto ferroviario Rail Baltica, siglata dai Ministri di Lettonia, Estonia, Lituania e Polonia: come ha detto il Ministro Matiss, il progetto Rail Baltica, che costituisce la struttura portante ed il fulcro del corridoio TEN-T Baltico-Mare del Nord¹, permetterà non solo di migliorare i collegamenti per il trasporto di passeggeri e merci tra le principali città baltiche (Tallinn, Riga, Kaunas e la regione

nord-orientale della Polonia), ma rappresenterà altresì il simbolo del ricongiungimento della regione Baltica con il centro dell'Europa.

A Riga inoltre, la Commissaria Bulc ed i Ministri degli Stati balcanici hanno raggiunto un accordo per l'estensione della core network delle TEN-T e dei relativi Corridoi anche ai Paesi dei Balcani occidentali. Infine, in occasione della Confe-

completamento del Mercato Unico, nonché a co-finanziare progetti per creare i collegamenti mancanti delle reti e contribuire a rendere l'economia europea più verde, grazie all'introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, a collegamenti a banda larga ad alta velocità e ad un'utilizzazione più diffusa delle energie rinnovabili, coerentemente con quanto già espresso nella



FONTE: SITO DELLE GIORNATE TEN-T DI RIGA [HTTP://WWW.TENTDAYS.EU/2015_2/INDEX.HTML](http://www.tentdays.eu/2015_2/index.html)

renza, la Commissione europea ha presentato i risultati di uno studio sui Corridoi della core network, in base al quale si stimano gli effetti degli investimenti comunitari sulle infrastrutture di trasporto, ipotizzando entro il 2030 una crescita del PIL europeo dell'1,8%, unitamente alla creazione di circa dieci milioni di posti di lavoro.

Come si ricorderà, Connecting Europe Facility è nata come iniziativa volta a collegare ulteriormente l'Europa al fine di contribuire al

Strategia Europa 2020. L'approccio comunitario allo sviluppo delle infrastrutture TEN-T e CEF per il periodo di programmazione 2014-2020 non è più improntato ai progetti prioritari – come nella precedente programmazione - bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T, attraverso la realizzazione di una “rete globale” (cosiddetta comprehensive network) caratterizzata dalle attuali reti nazionali stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di vie navigabili,

¹Il Corridoio Baltico-Mare del Nord è volto a collegare i porti del litorale orientale del Mar Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio infatti dovrà collegare la Finlandia con l'Estonia attraverso il ferry, nonché fornire moderni collegamenti stradali e ferroviari fra i tre Stati baltici da un lato e, dall'altro lato, la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi ed il Belgio. Sviluppandosi tra il fiume Odra ed i porti tedeschi, olandesi e fiamminghi, questo corridoio include anche le vie di navigazione interna, come il canale “Mittelland-Kanal”. Il principale progetto incluso nel corridoio è appunto il collegamento ferroviario “Rail Baltic”.

alla quale si sovrappone una “rete centrale” (cosiddetta core network), basata sul miglioramento nell'utilizzazione delle risorse e su una significativa riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme. Questa nuova “rete centrale” include assi e nodi di importanza vitale per i flussi di trasporto nel Mercato Interno tra l'Unione europea ed i paesi limitrofi e contribuisce a sostenere gli obiettivi di crescita economica, sociale e territoriale della UE. Fra gli obiettivi della core network il collegamento di 94 porti europei con arterie ferroviarie e stradali, di 38 aeroporti con le principali città europee attraverso la rete ferroviaria, il miglioramento di 15.000 km di ferrovie attraverso la trasformazione delle tratte interessate in linee ad alta velocità e lo sviluppo di 35 progetti transfrontalieri volti a ridurre la congestione. Il prossimo 10 luglio peraltro si riunirà il comitato finanziario del CEF per votare i progetti che saranno ritenuti idonei a ricevere il co-finanziamento a titolo del CEF e 11,9 Miliardi di Euro saranno resi disponibili come fondi per progetti volti a migliorare i collegamenti nei vari modi di trasporto in ambito UE, in particolare nelle tratte transfrontaliere.

► Presidenza lettone della UE: Consiglio ECOFIN

Sotto la Presidenza lettone dell'Unione europea, si è svolto il Consiglio ECOFIN, la formazione economico-finanziaria del Consiglio UE, che lo scorso 19 giugno ha dato la propria approvazione sulla proposta di Regolamento della Commissione europea in merito al già citato EFSI (*European Fund for Strategic Investments*), più noto come Piano Juncker per gli Investimenti Strategici nelle Infrastrutture. Il Piano, come si ricorderà, intende mobilitare 315 Miliardi di Euro per promuovere gli investimenti nelle infrastrutture nell'ambito dell'Unione europea: la proposta di Regolamento

Parlamento europeo del 24 giugno hanno dunque concluso l'iter di approvazione del Regolamento, perno degli orientamenti politici espressi dal Presidente Juncker per la nuova Commissione europea, che si può riassumere in crescita, competitività, investimenti, mobilità, sviluppo sostenibile. In tal modo, alla fine di questa procedura, il Fondo EFSI potrà essere operativo dal prossimo mese di settembre; l'EFSI ha come base un plafond di 21 Miliardi di Euro, dei quali 16 provenienti dal bilancio della UE e 5 dalla BEI, attore comunitario fondamentale per il buon funzionamento del Fondo e dei

temendo che potesse provocare delle conseguenze negative in termini di efficacia ed operatività dei fondi comunitari già esistenti, soprattutto del CEF nell'ambito della Rete transeuropea di Trasporto TEN-T; per queste ragioni l'accordo raggiunto in trilatero a fine maggio ha stabilito che i 16 miliardi saranno integrati non solo con il bilancio del CEF e di Horizon 2020 ma anche con i residui di bilancio non spesi dalla UE. Quanto ai suoi aspetti più prettamente operativi, l'EFSI per i primi tre anni si occuperà di progetti relativi ad investimenti nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni, dell'energia, della salute,



Latvian Presidency
of the Council of the
European Union

FONTE: SITO DELLA PRESIDENZA LETTONE DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA <https://eu2015.lv>

era stata presentata dalla Commissione europea a novembre del 2014, proprio a ridosso del suo insediamento all'inizio del nuovo mandato legislativo; successivamente erano state avviate le discussioni tra le varie Istituzioni comunitarie che hanno poi portato al raggiungimento di un accordo di trilatero (Commissione, Parlamento europeo e Consiglio UE) avvenuto lo scorso 28 maggio. L'accordo dell'ECOFIN il 19 giugno ed il successivo voto in plenaria del

suoi meccanismi. Molti dibattiti si sono svolti, soprattutto in seno al Parlamento europeo, circa alcuni aspetti della proposta di Regolamento della Commissione sull'EFSI, in particolare il fatto che i 16 miliardi imputati al bilancio UE sarebbero stati presi anche dalle risorse già impegnate per il CEF (*Connecting Europe Facility*) ed Horizon 2020: gli eurodeputati delle varie commissioni parlamentari, inclusa la TRAN, hanno più volte deplorato questo approccio,

dell'educazione, della ricerca e dello sviluppo delle PMI (Piccole e Medie Imprese); al termine dei primi tre anni di operazione, la Commissione europea dovrà presentare una valutazione circa il funzionamento del Fondo per decidere se proseguire oppure no. Dal punto di vista organizzativo e di governance, l'EFSI avrà una duplice struttura: vi sarà infatti un Comitato di Direzione per stabilire la strategia generale, le politiche di investimento ed i profili di rischio del Fondo stesso; i membri

di tale comitato, al fine di garantire quanto più possibile un approccio imparziale, proverranno tanto dalla Commissione europea quanto dalla BEI. Oltre a questo Comitato è anche previsto un Comitato indipendente specificatamente dedicato agli investimenti, il quale avrà il compito di selezionare i progetti che saranno ritenuti idonei a ricevere il sostegno finanziario dell'EFSI; detto Comitato sarà composto da otto esperti indipendenti e da un Direttore esecutivo, il quale sarà incaricato della responsabilità di gestione dell'EFSI.

Inoltre, come già previsto dalla Commissione europea nella sua proposta iniziale di Regolamento, gli Stati membri della UE saranno chiamati a contribuire all'EFSI sia in garanzie che in liquidità, mentre i soggetti privati, gli investitori esterni, potranno unicamente contribuire attraverso capitali liquidi. Il Regolamento EFSI prevede al riguardo una serie di regole per garantire l'indipendenza dell'EFSI, ad esempio è specificamente indicato che i contributi da parte di uno Stato membro della UE non potranno affatto influire sulle decisioni dei due Comitati summenzionati, proprio al fine di garantirne la totale imparzialità e indipendenza. Infine, è stata prevista la creazione di un Forum o Hub per gli investimenti europei, che possa fungere da piattaforma di supporto e consulenza per la realizzazione e l'attuazione di nuovi progetti in ambito EFSI.

► Giornate annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP - Lisbona, 27-29 maggio 2015 -

La 43a edizione delle Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP ha avuto luogo a Lisbona, Portogallo, dal 27 al 29 maggio scorsi ed è stata organizzata dall'associata portoghese APCAP di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. Il titolo scelto per l'evento è stato **"A multimodal, smart and safe European transport system: the key role of Motorways"** – "Un sistema europeo di trasporti multi-modale, intelligente e sicuro: il ruolo chiave delle autostrade", a sottolineare come il settore delle autostrade a pedaggio svolga in Europa un ruolo fondamentale per contribuire allo sviluppo di un sistema europeo di trasporti multimodale, nonché ad un'efficace gestione delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti e dei cittadini.

Come di consueto, in occasione delle sue Giornate Annuali, l'ASECAP ha provveduto al rinnovo delle cariche istituzionali, attraverso la designazione dell'Ufficio di Presidenza in carica per il mandato annuale maggio 2015- maggio 2016; nella giornata di mercoledì 27 maggio, infatti, il Consiglio Direttivo dell'ASECAP ha designato i seguenti rappresentanti negli organi direttivi dell'Associazione:

- il dott. Fabrizio Palenzona, Presidente dell'AISCAT, come Presidente dell'ASECAP 2015-2016;
- l'Ing. José Braga, Presidente della portoghese APCAP, come Primo Vice Presidente dell'ASECAP 2015-2016;

- il dott. Julià Nuñez, Presidente della spagnola SEOPAN, come Secondo Vice Presidente dell'ASECAP 2015-2016.

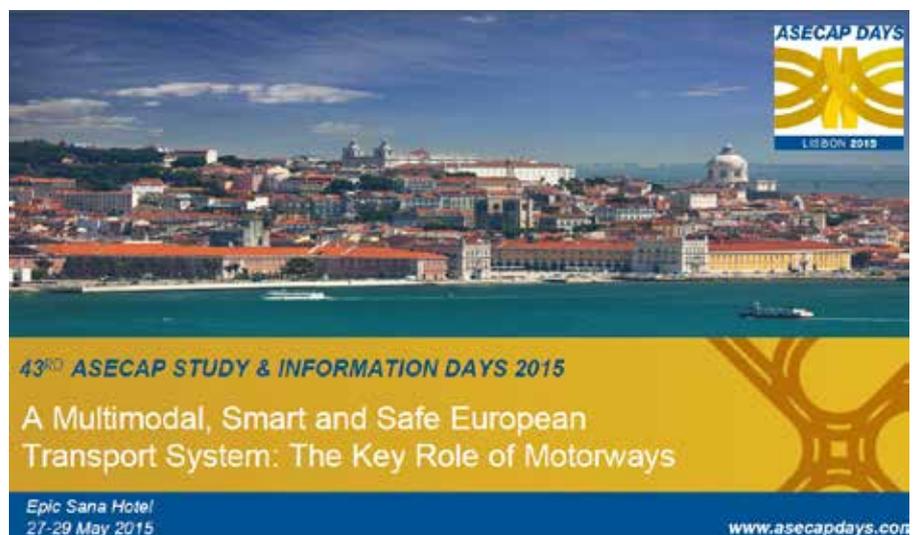
Sono stati inoltre eletti come membri con diritto di voto in seno al COMEX (Comitato Esecutivo dell'ASECAP) il dott. Klaus Schierhackl, CEO dell'austriaca ASFINAG e l'Ing. Jean Mesqui, Direttore Esecutivo della francese ASFA, ambedue già in precedenza Presidenti dell'ASECAP.

Questa compagine degli organi direttivi dell'Associazione europea rimarrà in carica sino alle prossime Giornate annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP che si svolgeranno in Spagna, a Madrid, nel maggio del 2016 in date ancora da definire.

I due giorni di Congresso a Lisbona sono stati caratterizzati da sessioni politiche e tecniche incentrate sulle varie tematiche analizzate e studiate in seno all'ASECAP dai suoi Comitati

Permanententi (COPERs) relative al pedaggio ed al finanziamento delle infrastrutture, alla sicurezza stradale ed alla sostenibilità, alla mobilità intelligente attraverso l'utilizzazione e l'applicazione degli ITS.

Durante la prima giornata congressuale si sono svolte delle sessioni particolarmente interessanti sotto il profilo del confronto tra diversi modi di trasporto e diverse realtà geografiche e politiche. Dopo i tradizionali interventi istituzionali del Paese ospitante, il Portogallo, con la partecipazione di Luis Campo Ferreira, Segretario di Stato portoghese agli Affari esteri ed alla Cooperazione, seguito da Javier Rodriguez, Direttore Esecutivo della Miami Dade Expressway e Presidente in carica dell'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*), il quale ha ribadito i sempre più stretti legami tra l'industria del pedaggio nordamericana e quella europea, ha



FONTE: SITO CONGRESSUALE GIORNATE ASECAP www.asecapdays.com

avuto luogo la sessione *“Investing in the future mobility across Europe: building, managing and connecting motorways with other transport modes”* – “Investire nella futura mobilità in Europa: costruire, gestire, collegare le autostrade con altri modi di trasporto”, moderata dal Segretario Generale dell’ASECAP Kallistratos Dionelis; questa sessione ha approfondito il tema principale del Congresso 2015 di Lisbona, accogliendo nel suo panel non solamente rappresentanti del mondo autostradale a pedaggio europeo ma anche del settore bancario e di altri modi di trasporto quali il trasporto ferroviario. Ha preso la parola, all’inizio della sessione Bill Halkias, Presidente della neo-costituita Associazione HELLASTRON, in rappresentanza delle concessionarie autostradali greche, il quale ha posto l’accento sull’importanza dell’istituto della concessione come strumento per garantire il finanziamento delle infrastrutture attraverso l’applicazione del principio *user/payer*. E’ poi intervenuto André Broto, Vice Direttore Esecutivo di Vinci Autoroutes in Francia, che ha illustrato alcune iniziative del gruppo Vinci per venire incontro alle esigenze degli utenti attraverso una migliore integrazione dei collegamenti tra la rete autostradale ed i centri urbani, ad esempio nella regione di Parigi, dove lungo l’autostrada A10 è stato realizzato un servizio di autobus denominato BEX (*Bus Express Line*) che percorre la rete autostradale per circa 33 km, al fine di facilitare il transito verso la città e verso la linea ferroviaria e metropolitana RER, in modo da non creare congestione ed assicurare un agevole trasferimento

degli utenti (2.800 al giorno, di cui 80% pendolari e 20% studenti) verso il centro di Parigi: è stato anche costruito all’ingresso dell’autostrada A10 un apposito parcheggio vicino alla prima fermata dell’autobus; un simile esempio, ha detto Broto, è presente anche a Madrid, con 180 linee di autobus che percorrono le sette autostrade cosiddette “radiali”, ossia collocate attorno alla capitale spagnola, per trasferire gli utenti, in particolare pendolari, verso le stazioni di metropolitana e verso il centro della città.

E’ intervenuto poi nella sessione Edward Ferquharson, rappresentante dell’EPEC (European PPP Expertise Centre – Centro europeo di expertise in materia di Partenariati Pubblico-Privati) organismo creato in seno alla BEI (Banca europea per gli Investimenti), con la partecipazione della Commissione europea, degli

disponibili le migliori prassi in tema di PPP e poter in tal modo rafforzare la capacità organizzativa del settore pubblico europeo per portare avanti dei progetti PPP di successo. Ferquharson ha detto che in ambito UE il mercato dei PPP è prevalentemente sviluppato nel settore dei trasporti: il 52% dei progetti in PPP vengono infatti realizzati nel settore dei trasporti ed in particolare il 31% riguarda le infrastrutture stradali.

La sessione ha inoltre visto la partecipazione del settore ferroviario, rappresentato da Libor Lochman, Direttore Esecutivo del CER (Community of European Railways – Comunità delle ferrovie europee), Associazione composta da 70 membri in rappresentanza delle società europee di gestione delle infrastrutture ferroviarie e delle relative associazioni nazionali: si tratta pertanto sia di entità private



SESSIONE DI APERTURA, DA SX A DX: JOSÉ BRAGA (PRESIDENTE APCAP E PRIMO VICE-PRESIDENTE ASECAP), KALLISTRATOS DIONELIS (SEGRETARIO GENERALE ASECAP), ØYVIND HALLERAKER (PRESIDENTE USCENTE ASECAP), JAVIER RODRIGUEZ (DIRETTORE ESECUTIVO MIAMI DADE EXPRESSWAY E PRESIDENTE IBTTA).
 FONTE: WWW.ASECAPDAYS.COM E ©LOUIS DAVID

Stati membri della UE e di quelli candidati all’accesso, avente lo scopo di raccogliere e rendere

che pubbliche. Lochman ha detto che il CER è a favore di iniziative in grado di mobilitare investimenti

privati nel settore delle infrastrutture, come ad esempio il Fondo Juncker per gli Investimenti Strategici nelle Infrastrutture, purché non si vadano ad intaccare gli esistenti strumenti di co-finanziamento comunitario quali il CEF (*Connecting Europe Facility*) che già intervengono ad assicurare un integrato sviluppo della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T. Il CER è inoltre favorevole ad un sistema di finanziamento dei trasporti che possa assicurare un'equa concorrenza tra i vari modi ed anzi favorire quanto più possibile l'intermodalità: a tal riguardo il CER sostiene sia lo sviluppo di stazioni ferroviarie per il trasporto di passeggeri che siano efficacemente collegate con aeroporti, con reti di

pesanti lungo le tratte autostradali. In tale ottica il CER sostiene pienamente gli obiettivi multimodali del Libro Bianco Trasporti del 2011, attualmente all'analisi delle Istituzioni comunitarie per la sua revisione di metà percorso.

Nella stessa mattinata del 28 maggio ha poi avuto luogo la sessione congiunta Europa/Nord America, intitolata "EU and US action plans on transportation: ASECAP and IBTTA initiatives on users-financed transportation" – I piani d'azione dell'Unione europea e degli Stati Uniti nel settore dei trasporti: le iniziative dell'ASECAP e dell'IBTTA in merito al trasporto fondato sul finanziamento basato sull'utilizzazione delle infrastrutture",

avere a disposizione delle risorse sufficienti alla costruzione, al mantenimento ed al miglioramento delle infrastrutture stradali. Per queste ragioni si sta diffondendo in molti Paesi la scelta di ricorrere all'apporto di capitali privati attraverso progetti di PPP, nonché di applicare il principio del *pay per use*, ossia del finanziamento dell'infrastruttura attraverso il pedaggio pagato per l'utilizzazione della stessa. In apertura della sessione sono intervenuti i due Segretari Generali dell'ASECAP, Kallistratos Dionelis, e dell'IBTTA Pat Jones, i quali hanno illustrato le attività delle due Associazioni in rappresentanza dell'industria del pedaggio europea e nordamericana, sottolineando l'esistenza di molti elementi in comune tra le realtà autostradali dei due Continenti, circostanza che portò le due Associazioni due anni fa – peraltro proprio in occasione di un'edizione delle Giornate ASECAP - alla firma congiunta di una Dichiarazione sulla promozione del pedaggio, nella quale l'ASECAP e l'IBTTA spiegano i motivi in base ai quali ambedue le Associazioni ritengono che l'applicazione dei sistemi di pedaggio, attraverso il principio "chi usa paga", sia utile ed efficace - in Europa come negli Stati Uniti e come in altre parti del mondo - sia per i governi, che attualmente non hanno a disposizione abbastanza fondi per finanziare e mantenere le infrastrutture stradali, sia per gli utenti, che possono constatare i benefici derivanti dal pagamento del pedaggio per l'utilizzazione di una determinata infrastruttura e che pagano solo ed esclusivamente per



SESSIONE SULLA MULTIMODALITÀ: IL DIRETTORE ESECUTIVO DEL CER (COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAYS) LIBOR LOCHMAN.
 FONTE: www.asecapdays.com e @Louis David

trasporto pubblico e con parcheggi per l'utilizzazione di veicoli privati, sia quanto più possibile lo sviluppo di un trasporto ferroviario di merci che sia sempre meglio collegato ai terminal, ai porti, all'interland e che si ricorra sempre più ad un trasporto merci combinato strada/ferrovia al fine di ridurre la congestione di mezzi

moderata da Emanuela Stocchi dell'AISCAT. La sessione ha messo in luce le numerose similitudini tra l'industria del pedaggio nei due Continenti, quali le problematiche relative al finanziamento delle infrastrutture ed alla difficoltà per gli Stati e per le autorità pubbliche, in Europa come nel Nord America, di

l'uso di quell'infrastruttura.

Sono poi intervenuti dei rappresentanti del mondo autostradale europeo e nordamericano ad illustrare come l'applicazione del pedaggio abbia portato dei benefici nei loro Paesi ed abbia sviluppato dei progetti e realizzato delle infrastrutture di qualità per assicurare agli utenti una mobilità efficace e sostenibile: Robert Nowak, Vice Presidente dell'Autostrada Wielkopolska A2 in Polonia, ha illustrato il progetto, ultimato nel 2012 in occasione dei campionati europei di calcio Euro 2012, relativo alla costruzione di una tratta importante dell'autostrada A2 per collegare le città di Varsavia e Poznan con Berlino, tratta peraltro appartenente ad uno dei corridoi della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T. Per l'Europa è poi intervenuto il CEO dell'ASFINAG Klaus Schierhackl, il quale ha spiegato come gli introiti da pedaggio vengano reinvestiti sulla rete autostradale austriaca in particolare nella manutenzione per migliorare la sicurezza della circolazione, nonché per lo sviluppo e l'applicazione degli ITS, al fine di informare puntualmente l'utenza sulle condizioni di mobilità lungo la rete gestita dall'ASFINAG. Interessante poi la presentazione del portoghese Eduardo Ramos, Direttore dello Sviluppo presso la concessionaria BRISA, il quale ha illustrato i risultati di un interessante progetto di cooperazione tra l'Europa e gli Stati Uniti, oggetto proprio della summenzionata sessione: il progetto, che ha coinvolto il Portogallo (BRISA) ed il Colorado (*Northwest Parkway Authority*), si è concluso con successo nel 2009 ed ha avuto l'obiettivo di introdurre un

sistema di telepedaggio, attraverso l'expertise di BRISA, lungo la rete autostradale della *Northwest Parkway Authority* per migliorare i collegamenti di questa tratta autostradale con le limitrofe società concessionarie, in particolare l'autostrada E-470. Molto interessante anche la presentazione di Steve Morello, Partner della società D'Artagnan Consulting, il quale ha illustrato ai delegati di

congestione.

Inoltre, durante la seconda conclusiva giornata congressuale di venerdì 29 maggio, si è svolta una sessione sullo stato di avanzamento e sulle prospettive del REETS (*Regional European Electronic Tolling Service*), il progetto co-finanziato dalla Commissione europea volto a realizzare una prima fase "regionale" del servizio europeo di telepedaggio, attraverso



SESSIONE CONGIUNTA EUROPA/STATI UNITI - FONTE: www.asecapdays.com e [@Louis David](https://twitter.com/LouisDavid)

Lisbona il progetto di introduzione del *Road User Charging (RUC)* nello Stato dell'Oregon, progetto che sarà pienamente operativo a partire dal prossimo 1° luglio. Il progetto si occupa ovviamente di tutti gli aspetti tecnologici, operativi e commerciali relativi all'introduzione di questo nuovo sistema di pagamento e finanziamento delle infrastrutture stradali, affrontando al tempo stesso anche le questioni legate all'accettazione del nuovo sistema da parte dell'opinione pubblica, illustrando i benefici del RUC, soprattutto in termini di miglioramento della mobilità dei cittadini, della competitività delle imprese e della riduzione della

il coinvolgimento di sette Stati membri (Austria, Danimarca, Spagna, Francia, Italia, Polonia, Germania), caratterizzati da più alti livelli di densità del traffico; ne fa parte anche la Svizzera ma solo in qualità di osservatore, in quanto il Paese non è membro dell'Unione europea. Scopo del progetto è dimostrare l'efficacia ed il funzionamento dell'interoperabilità prima a livello regionale, per poi estenderla a tutto il territorio dell'Unione europea e facilitare, attraverso tale armonizzazione, la circolazione delle persone e dei beni nell'ambito della UE. Ad esso partecipano numerose associate dell'ASECAP e l'Associazione

europa svolge anche, all'interno del Progetto, un ruolo di coordinamento istituzionale e di interfaccia con le Istituzioni della UE; è presente inoltre l'Associazione dei Fornitori del Servizio (AETIS), il cui Segretario Generale Eva Tzoneva ha anche preso parte all'evento di Lisbona. Il Progetto REETS, iniziato nell'ottobre del 2012 ed il cui termine è stato fissato a dicembre del corrente anno, si è sviluppato sulla base di sette Pacchetti di Lavoro (WP- *Work Packages*), di cui i primi sei (WP1 – *Contractual Framework and Risk Management*, WP2 – *Certification*, WP3 - *Key Performance Indicators*, WP4 – *Back Office Interfaces*, WP5 – *Interoperability Management*, WP6 – *Return on Experience*) hanno avuto il compito di analizzare i dettagli relativi alle clausole contrattuali, alle procedure di verifica dell'idoneità all'uso, alle interfacce di comunicazione e a tutti quegli aspetti che possono incidere sul percorso di implementazione del servizio. Vi è anche un ulteriore pacchetto di lavoro (WP7 – *Information Platform*) che prevede l'assistenza tecnica nella fase di implementazione del servizio e costituisce pertanto il vero e proprio pacchetto attuativo del Progetto REETS, nel quale l'ASECAP svolgerà ancor di più un ruolo di raccordo e coordinamento fondamentale per tutti i soggetti interessati al Servizio europeo di telepedaggio: operatori, fornitori del servizio ed utenti.

Per maggiori informazioni sull'evento e per poter consultare e scaricare le varie presentazioni effettuate nel corso delle numerose sessioni di Lisbona, si può visitare il sito appositamente dedicato al Congresso ASECAP 2015 www.asecapdays.com.

► GU L

- Rettifica della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014). **GU L 114 del 5.05.2015**
- Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale. **GU L 115 del 6.05.2015**
- Rettifica del regolamento n. 21 della Commissione Economica dell'Europa e delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli relativamente alle loro finiture interne (GU L 188 del 16.7.2008). **GU L 122 del 19.05.2015**
- Regolamento (UE) 2015/760 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai fondi di investimento europei a lungo termine. **GU L 123 del 19.05.2015**
- Regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE. **GU L 123 del 19.05.2015**
- Regolamento n. 107 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli di categoria M2 o M3 con riguardo alla loro costruzione generale [2015/922]. **GU L 153 del 18.06.2015**
- REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/962 DELLA COMMISSIONE del 18 dicembre 2014 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. **GU L 157 del 23.06.2015**

► GU C

- Parere del Comitato europeo delle regioni — Attuazione del Libro bianco del 2011 in materia di trasporti. **GU C 195 del 12.06.2015**

► COM*

- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che definisce la posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dei comitati pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di modifica dei regolamenti UN nn. 14, 17, 28, 29, 41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 e 135, un nuovo regolamento UN sulla sicurezza dei veicoli elettrici di categoria L e le modifiche della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3). **COM (2015) 248 def. del 3.06.2015**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Relazione sulla politica di concorrenza 2014. **COM (2015) 247 def. del 4.06.2015**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO VALUTAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1606/2002, DEL 19 LUGLIO 2002, RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI. **COM (2015) 301 def. del 18.06.2015**

1. i documenti COM, pubblicati dalla Commissione europea, sono delle proposte legislative della Commissione stessa, oppure mere Comunicazioni, Pareri o Relazioni su differenti argomenti di politica comunitaria. I documenti SEC, a volte denominati SWD (Staff Working Document – Documento di lavoro del Personale della Commissione europea), sono invece Documenti di lavoro interni della Commissione, connessi al processo decisionale e al funzionamento generale dei servizi della Commissione. Taluni documenti COM e SEC possono essere disponibili solo in versione inglese, francese o tedesca.

▶ CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- *Portland, Oregon (USA), 26-28 aprile 2015*
- *Lisbona, Portogallo, 27-29 maggio 2015*

IBTTA Transportation Finance and Road Usage Charging Conference, Conferenza dell'IBTTA sul finanziamento nel settore dei trasporti e la tariffazione stradale, www.ibtta.org

43^a edizione della **Giornate Annuali ASECAP** di Studio ed Informazione, www.asecap.com

FUTURI

- *Miami, Florida (USA), 12-14 luglio 2015*
- *Dublino, Irlanda, 30 agosto-2 settembre 2015*
- *Bordeaux, Francia, 5-9 ottobre 2015*
- *Cleveland, Ohio (USA), 18-20 ottobre 2015*
- *Seoul, Corea, 2-6 novembre 2015*

IBTTA Summit on AET, Managed Lanes and Interoperability, Summit annuale dell'IBTTA sulla tecnologia applicata al pedaggio e sull'interoperabilità, www.ibtta.org

IBTTA Annual Meeting, Congresso annuale organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

XXIIa edizione del Congresso Mondiale ITS, organizzata da ERTICO, ITS Europa, www.itsworldcongress.com

IBTTA New Media, Communications & Human Resources Workshop, Seminario dell'IBTTA sulle nuove forme di comunicazione e sulle risorse umane, www.ibtta.org

XXV° Congresso Annuale dell'AIPCR, Associazione mondiale della Strada, www.piarc.org

AIPCR: *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

ASEM: *Asia-Europe Meeting* forum interregionale Asia – Europa

DG MOVE: Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

EFSD: *European Fund for Strategic Investments* – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture

EGNOS: *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

ERF: *European Union Road Federation*

GALILEO: Programma europeo di radionavigazione satellitare

GNSS: *Global Navigation Satellite System* - Sistema satellitare globale di navigazione

GU: Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

IBTTA: *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

ITF: *International Transport Forum*

ITS: *Intelligent Transport Systems* – Sistemi intelligenti di trasporto

ITRE: Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

JURI: Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo

LGTT: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

OCDE/OCSE: Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

PPE: Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo

PPP: Partenariato Pubblico Privato

PPPI: Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato

RTE-T/TEN-T: Reti transeuropee di Trasporto

TFUE: Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

TRAN: Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

UNECE: Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa

UPM: Unione per il Mediterraneo



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

T +39 06 48 27 163 **E** info@aiscat.it
F +39 06 47 46 968 **W** www.aiscat.it

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. LA RIPRODUZIONE, ANCHE PARZIALE, DEI
CONTENUTI DEL PRESENTE BOLLETTINO PUÒ ESSERE EFFETTUATA
UNICAMENTE PREVIA AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALL'AISCAT
(E-MAIL: INFO@AISCAT.IT)